Die Rechtsverhältnisse

der

öffentlichen Wege

in der

Pfalz.

Von

Hermann Wand,

k. Regierungsrathe in Speyer.

Kirchheimbolanden.

Druck und Verlag von Carl Thieme.

1873.

Inhalts-Uebersicht.

*

Besonderer Theil.

Von den einzelnen Arten der Straßen.

Vollständiges Titelverzeichniß der im Texte angeführten Werke.*)

Blätter für administrative Praxis in Bayern von Brater, fortgesetzt von Luthard. Nördlingen 1851. Band I —

Block, dictionnaire de l'administration française. Paris et Strasbourg 1862.

Chelius, Unterricht über die Amtsverrichtungen der Ortsvorstände. 4. Auflage. Speyer und Kaiserslautern 1853.

Cormenin, questions de droit administratif. 3 volumes. 4. édition. Paris 1837.

Cotelle, cours de droit administratif appliqué aux travaux publics. 2. édition. 3 volumes. Paris 1838.

Dareste, la justice administrative en France. Paris 1862.

Demolombe, cours de code civil. Bruxelles 1856.

Dufour traité général de droit administratif. 7 volumes. Paris 1855.

Edel, das Polizeistrafgesetzbuch für das Königreich Bayern vom 10. November 1861. Erlangen 1862.

Edel, das Polizeistrafgesetzbuch von 1871. Erlangen 1872.

Fleurigeon, code administratif. 3 volumes. Paris 1806.

Fleurigeon, code de la voirie. 5. édition. Paris 1834.

Garnier, traité des chemins. 4. édition. Paris 1834 (citirt als Garnier I.).

Garnier, législation et jurisprudence nouvelle sur les chemins et voies publiques. Paris 1855 (citirt als Garnier II.).

Henrion de Pansey, des biens communaux et de la police rurale. Paris 1833.

Jäger, die Lehre von den Eisenbahnen auf Grundlage des Staates. München 1865.

Jousselin, traité des servitudes d'utilité publique. 2 volumes. Paris 1850.

Ledru-Rollin, Journal du palais, jurisprudence administrative. 8 volumes. Paris 1844.

---

*) Ueber die französische Verwaltungsrechts-Literatur möge verglichen werden Mohl, Geschichte und Literatur der Staatswissenschaften, Band III., S. 193 f.

Lepec, bulletin annoté des lois. Paris Dupont. 20 volumes 1834.
Macarel, cours de droit administratif. 4 volumes. Paris 1848.
Macarel, des tribunaux administratifs. Paris 1828.
Medicus, die Gemeinde-Ordnung für die Pfalz. Nördlingen 1869.
Medicus, über die den Bürgermeistern der bayr. Pfalz zustehende Befugniß, Lokalpolizeibeschlüsse mit Strafwirksamkeit zu erlassen. Speyer bei G. L. Lang.
Pözl, die bayerischen Wassergesetze von 1852. Erlangen 1859.
Proudhon, traité du domaine public. 2. édition. Revue etc. par Dumay. 4 volumes. Dijon 1843 (citirt „Proudhon").
Riedel, die Reichsverfassungs-Urkunde und die wichtigsten Administrativgesetze des deutschen Reiches. Nördlingen 1871.
Riedel, das Polizeistrafgesetzbuch für Bayern vom 26. Dezember 1871. Nördlingen 1872.
Riedel, das bayerische Gesetz über öffentliche Armen- und Kranken-Pflege. Nördlingen 1870.
Serrigny, traité de la compétence et de la procédure en matière contentieuse administrative. 2. édition. 3 volumes. Paris 1865.
Serrigny questions et traité de droit administratif. Paris 1854.
Schwarz, die Forstberechtigungen in den ehemaligen 4 Departementen des linken Rheinufers. Erstes Heft. Speyer 1864. Zweites Heft. Speyer 1871.
Stenglein, Zeitschrift für Gerichtspraxis und Rechtswissenschaft in Bayern (mit Band XI auf Deutschland ausgedehnt).
Tocqueville l'ancien régime et la révolution. 4. édition. Paris 1859.
Vivien, études administratives. 3. édition. Paris 1859.
Wernz, Commentar zur Prozeß-Ordnung in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten für das Königreich Bayern. München bei Oldenburg.

Einleitung.

1. Oeffentliche Straßen, Wege sind solche, welche unter öffentlicher Autorität stehen und deren Benützung unter Beobachtung der bezüglichen, von der öffentlichen Gewalt erlassenen Vorschriften Jedermann freisteht. Es ist gleichgiltig, wer den Weg erbaut hat und wem das Eigenthum daran zusteht, da die Gesetze nicht allein die von öffentlichen Corporationen in Erfüllung ihrer deßfallsigen Verpflichtungen für den öffentlichen Verkehr hergestellten Wege als öffentliche behandeln, sondern auch, wie wir später näher zeigen werden, den von Privaten hergestellten Wegen den öffentlichen Charakter verleihen, wenn die Vorbedingungen hiezu gegeben sind.*) Nicht minder ist hervorzuheben, daß umgekehrt auch öffentliche Corporationen im Besitze von Wegen sein können, die keinen öffentlichen Charakter haben, sondern als reine Privatwege nur den Bestimmungen des Privatrechtes unterworfen sind, wie z. B. die Wege, welche zur Ausbeutung von Privatgrundstücken dienen, die sich im Besitze des Staates oder öffentlicher Corporationen befinden. Auch ein Privatweg, welcher thatsächlich durch Duldung oder ausdrückliche Gestattung des Eigenthümers Jedermann zugänglich gemacht wird, ist deßwegen noch kein öffentlicher Weg; die Eigenschaft eines solchen kann er vielmehr nur durch die Anerkennung der öffentlichen Gewalt erlangen.**)

2. Die öffentlichen Straßen und Wege sind entweder Landwege oder Wasserwege. Von den Wasserstraßen, welche einem besonderen Rechtsgebiete, dem Rechtsgebiete der Gesetze über die Benützung des Wassers u. s. w. angehören, soll deßhalb hier nicht gehandelt werden. Die öffentlichen Landstraßen oder Landwege sind der Art ihrer Benützung nach Fahr-, Reit-, Fuß-Wege oder Eisenbahnen, Leinpfade (Ziehwege) und Flößerpfade. Die öffentlichen Landwege sind nach Maßgabe der Wichtigkeit des Verkehrs und mit Rücksicht auf das zu

*) Vgl. Cotelle I., 298.
**) Vgl. unten § XXII.

ihrer Herstellung und Unterhaltung verpflichtete Subject Staatsstraßen (einschließlich des Leinpfades und nach Umständen des Flößerpfades), Districtsstraßen oder Gemeindestraßen, welch' letztere die jetzt schon hervorzuhebende wichtige Klasse der Vicinalwege in sich begreifen. Der Weg, welcher im Eigenthume eines Privatmannes, einer Gesellschaft bleibt und zum öffentlichen Wege erklärt wird, ist durch die zuständige Behörde je nach Wichtigkeit des Verkehres in die Klasse der Staats-, Districts- oder Gemeindestraßen einzureihen und nach den bezüglich der betreffenden Straßenklasse bestehenden Gesetzen zu behandeln. Dieß gilt insbesondere von den dem öffentlichen Verkehre dienenden Privateisenbahnen, welche mit Rücksicht auf den bei ihrer Herstellung schon vorhandenen und diese Herstellung hervorrufenden Verkehr rechtlich in die Klasse der Staatsstraßen einzureihen sind.*)

Auf die Theorie des römischen Rechtes gestützt, welches (lex 2, § 21 und 22 dig. 38, 8) die öffentlichen Straßen in öffentliche im engeren Sinne scheidet und in Vicinalstraßen und die ersteren viae consulares, praetoriae nennt, scheidet die französische Doctrin die Straßen in große und kleine und spricht demnach von grande voirie und petite voirie. Die grande voirie umfaßt hiernach unsere heutigen Staats- und Districts- (Bezirks-) Straßen**) (einschließlich Leinpfad) und die petite voirie begreift nur die Gemeindewege. Hierüber ist zu vergleichen: Proudhon I, S. 355, Cotelle III, 121, Fleurigeon code administratif III, 747 — 749, Serrigny quest. Seite 67, Garnier traité 1, S. 1, 4, welch' Letzterer die gleiche Unterscheidung auch im älteren franz. Rechte constatirt. Wenn auch die gedachten Unterscheidungen bei uns heute nicht mehr die große Wichtigkeit haben, wie im rein französischen Rechte, so ist es doch von Interesse, dieselben zu kennen und festzuhalten.

3. Ehe wir zur Schilderung der Rechtsverhältnisse der einzelnen Arten von Straßen und Wegen übergehen, werden wir die allen Arten von Straßen und Wegen oder doch dem größten Theile derselben gemeinschaftlichen Grundsätze unter gleichzeitiger Berücksichtigung der für die eine oder andere Art von Wegen gegebenen Ausnahmebestimmungen darstellen.

---

*) S. das Nähere im besonderen Theile, § XXII.—XXIV.

**) Siehe in diesem Sinne auch Medicus, Localpolizeibeschlüsse, S. 112, 113.

Allgemeiner Theil.

§ I.

Von der Anlage der öffentlichen Wege überhaupt.*)

Gesetze und Verordnungen.

1) Decret 28. October, — 5. November 1790 relatif à la vente et à l'administration des biens nationaux etc. etc. Titre II Art. 14 (Publicirt Rudler II, 1).

„Le ministère des notaires sera nullement necessaire pour la passation des . . . baux ni pour tous les autres actes d'administration. Ces actes ainsi que les baux, seront sujets sur contrôle . . . . . . La minute sera signée par les parties qui sauront signer et par les membres présens du directoire (Verwaltungsbehörde) ainsi que par le secrétaire, qui signera seul l'expedition.

2) Gesetz vom 17. November 1837, Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betr. (Amtsbl. S. 571).

Art. 1. Eigenthümer können angehalten werden, unbewegliches Eigenthum für öffentliche, nothwendige und gemeinnützige Zwecke abzutreten, oder mit einer Dienstbarkeit beschweren zu lassen, letzteres jedoch nur in so ferne, als der Eigenthümer nicht vorzieht, auf Abtretung des zum Zwecke der Dienstbarkeit in Anspruch genommenen Theiles seines Grundeigenthumes zu bestehen. Diese Abtretung kann übrigens nur eintreten:

A. Zu folgenden Unternehmungen:

5) Anlegung neuer und Erweiterung, Abkürzung oder Ebenung schon bestehender Staats-, Kreis- und Bezirks-Straßen.

9) Erbauung von öffentlichen . . . . Brücken.

11) Errichtung von Eisenbahnen zur Beförderung des inneren oder äußeren Handels und Verkehrs.

Allein auch in allen diesen Fällen immer nur:

a) nach vorgängiger, rechtskräftiger, administrativ-richterlicher Entscheidung der betreffenden Kreisregierung, Kammer des Innern in erster und des versammelten

*) Vergl. die besonders die Verhältnisse des jenseitigen Bayerns in's Auge fassende, eingehende Abhandlung „Ueber öffentliche Wege" in den Blättern für administr. Praxis Bd. XX, S. 321 u. ff. Wir werden im Laufe der Darstellung öfter darauf zurückkommen, insbesondere da, wo es sich um allgemeine Grundsätze handelt.

Staatsrathes — im Falle der Berufung in zweiter und letzter Instanz, wenn von den betheiligten Eigenthümern oder einem derselben bestritten wird, entweder daß das Unternehmen zu den unter Ziffer 1—14 aufgeführten gehöre, und vom gemeinen Nutzen erfordert werde, oder daß die Abtretung oder Belastung des angesprochenen Eigenthumes zur zweckmäßigsten Verwirklichung desselben nothwendig sei, und

b) gegen vorgängige, volle Entschädigung.

Art. 4. Die Entwehrung kann unter den Voraussetzungen des Art. 1 in Anspruch genommen werden:

1) Von öffentlichen Stellen und Behörden,

2) Von Gemeinden und von denjenigen Gesellschaften und Privaten, denen von der Regierung unter Bedingungen, welche die Erreichung des Zweckes und seiner Gemeinnützigkeit sichern, die Ausführung einzelner im Art. 1 aufgezählten Unternehmungen eingeräumt wird.

Art. 22. Gegenwärtiges Gesetz, welches als ein Grundgesetz des Reiches betrachtet werden und eben dieselbe Wirkung haben soll, als wären die Bestimmungen desselben in der Verfassungs-Urkunde enthalten, tritt mit dem Tage der Bekanntmachung für die sieben Kreise diesseits des Rheins in Wirksamkeit; deßgleichen auch für den Rheinkreis unter Aufhebung des Gesetzes vom 8. März 1810. . . . . . .

Art. 23. Uebrigens bleiben alle beim Erscheinen des gegenwärtigen Gesetzes in den Gebietstheilen sowohl diesseits als jenseits des Rheines geltenden Gesetze, Verordnungen, Localstatuten und Local-Observanzen über Eigenthums-Beschränkungen in dem Rayon bestehender oder im Bau begriffener Festungen und festen Plätze ihrem vollen Umfange nach aufrecht erhalten.

3) Gesetz vom 23. Mai 1846, die Registrirungs-Gebühren in der Pfalz betreffend (Amtsbl. S. 280).

Art. 1. Die Erwerbung von Liegenschaften unter einem lästigen Rechtstitel von Seiten des Kreises, der Bezirke und der Cantone zu öffentlichen Zwecken sind von der Entrichtung der verhältnißmäßigen Einregistrirungs-Gebühren frei und lediglich der bestimmten Gebühr von acht und zwanzig Kreuzern unterworfen.

Art. 2. Die Erwerbungen der Gemeinden unterliegen der verhältnißmäßigen Gebühr; ausgenommen und nur der bestimmten Gebühr von acht und zwanzig Kreuzern unterworfen sind die Erwerbungen, welche in Folge gesetzlicher oder verordnungsmäßiger Verpflichtung im Interesse . . . .

4) des öffentlichen Verkehrs gemacht werden und den Gemeinden keinen Ertrag gewähren.

4) Berggesetz vom 20. Mai 1869 (Amtsbl. S. 653).

Art. 4. Auf öffentlichen Plätzen, Straßen und Eisenbahnen . . . ist das Schürfen unbedingt untersagt . . . .

Art. 156. Gegen die Ausführung von Chausseen, Eisenbahnen, Kanälen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, zu deren Anlegung dem Unternehmer durch Gesetz oder besondere landesherrliche Verordnung das Recht der Zwangsenteignung beigelegt ist, steht dem Bergbautreibenden ein Widerspruchsrecht nicht zu.

Vor Feststellung der solchen Anlagen zu gebenden Richtung sind diejenigen, über deren Bergwerke dieselben geführt werden sollen, seitens der zuständigen Behörde darüber zu hören, in welcher Weise unter möglichst geringer Benachtheiligung des Bergwerks-Eigenthumes die Anlage auszuführen sei.

Art. 157. War der Bergbautreibende zu dem Bergwerksbetriebe früher berechtigt, als die Genehmigung der Anlage (Art. 156) ertheilt ist, so hat derselbe gegen den Unternehmer der Anlage einen Anspruch auf Schadensersatz. Ein Schadensersatz findet nur insoweit statt, als entweder die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen in dem Bergwerke oder die sonst nicht erforderliche Beseitigung oder Veränderung bereits in dem Bergwerke vorhandener Anlagen nothwendig wird.

Art. 158. Können sich die Betheiligten über die zu leistende Entschädigung nicht gütlich einigen, so erfolgt die Festsetzung derselben durch die einschlägigen Gerichte.

4. Die zur Anlage von öffentlichen Wegen verpflichteten Corporationen, resp. die Privaten oder Privatgesellschaften, welche unter öffentlicher Autorität öffentliche Wege (z. B. Eisenbahnen) anlegen, können das zur Anlage, zur Verbreiterung von Wegen nöthige Land durch freiwilliges Uebereinkommen erwerben, sei es durch Act unter Privatunterschrift oder durch notärischen Act. Auf das oben berührte Gesetz von 1790 gegründet hat eine langjährige und unangefochtene Uebung sich dahin ausgesprochen, daß bei Ankauf von Land durch den Staat, die Gemeinden oder Districte behufs Anlage, Verbreiterung 2c. 2c. von Straßen die Erwerbung durch die Bezirksverwaltungsbeamten oder durch die Bürgermeister und Adjuncten (durch letztere bei Erwerbungen für Gemeindewege ausschließlich) in protokollarischer Form, d. h. in Form von öffentlichen Acten, constatirt werden könne. In diesem Sinne sagt auch Vivien I, 333, daß die Verwaltung bei den Verträgen, die sie abschließt, „ihr eigener Notar ist." Bezüglich der für solche Land-Erwerbungen durch die Districte oder Gemeinden (nicht durch Private) zu zahlenden Registrirungsgebühren hat das Gesetz vom 23. Mai 1846 die Begünstigung geschaffen, daß nicht die größere verhältnißmäßige Gebühr, sondern nur die bestimmte Gebühr von 28 Kreuzern zu zahlen ist, wenn die Erwerbungen unter einem lästigen Rechtstitel geschehen und wenn das Land zu öffentlichen Zwecken resp. für den öffentlichen Verkehr bestimmt ist. Für die Auszahlung der Kaufsummen an die Verkäufer sind die für die betreffenden, öffentlichen Corporationen bestehenden Rechnungs-Vorschriften maßgebend.

5. Unter Beobachtung der durch das Gesetz vom 17. November 1837 gegebenen Vorschriften können Eigenthümer angehalten werden, unbewegliches Eigenthum abzutreten oder mit einer Dienstbarkeit beschweren zu lassen zum Zwecke der Anlegung neuer und Erweiterung, Abkürzung oder Ebenung schon bestehender Staats- und Districts-

straßen, sowie zur Errichtung von Eisenbahnen zur Beförderung des inneren oder äußeren Handels und Verkehrs und zur Erbauung von öffentlichen, also auch Gemeindebrücken. Das Gesetz gestattet in Art. IV die Entwehrung auch dann, wenn Staats- und Distriktsstraßen oder Eisenbahnen und Brücken von Gemeinden, Gesellschaften oder Privaten mit Bewilligung der Staatsregierung erbaut werden und somit die Gemeinnützigkeit des Unternehmens, ganz abgesehen von der Person des Unternehmers, außer Zweifel ist. Wenn auch das Gesetz bei Abkürzung und Ebenung nur den Straßen und nicht den Eisenbahnen das Vorrecht der Entwehrung zuzugestehen scheint, so ist doch anzunehmen, daß auch bei Abkürzung und Ebenung von Eisenbahnen die Entwehrung zulässig ist, da bei beiden Arten von Straßen die Gründe nicht allein die gleichen sind, vielmehr bei den Eisenbahnen, als den jetzt wichtigsten öffentlichen Verkehrsstraßen, die Gründe für Zulassung der Entwehrung bei Abkürzung und Ebenung überwiegen. Das Gesetz spricht ferner von Kreis- und Bezirksstraßen. Die ersteren gibt es, wie wir später sehen werden, bei uns nicht und die Bezirksstraßen, welche in der Pfalz (s. unten Nr. 106) von ad hoc zusammengesetzten Vereinigungen von Gemeinden, oft auch unter Beihilfe von Privaten, gebaut wurden, sind heute Distriktsstraßen. Gemeindewege sind demnach des Vorrechtes der eigentlichen Entwehrung nicht theilhaftig; jedoch tritt zufolge der Anwendung der Gesetze über Alignement (§ IV), sowie speciell des Gesetzes vom 9 ventose XIII (s. unten Nr. 16) auch für diese Wege öfter eine Art summarische Expropriation ein. Gleichwie die Gemeindewege und selbstverständlich die zum Privatgebrauche erbauten Privatwege sind vom Vorrechte der Entwehrung ausgeschlossen Eisenbahnen, welche bloß privaten Interessen dienen.

Das Verfahren bei der Zwangsentäußerung ist in dem Gesetze von 1837 vorgeschrieben und erleidet bei Herstellung öffentlicher Wege keine Abänderungen.

6. Nach Art. 1 des Gesetzes über Zwangsabtretung ist es nicht allein zulässig, Eigenthum zur Herstellung von Straßen auf dem Wege der Entwehrung zu erwerben, sondern auch Eigenthum zu diesem Zwecke mit einer Dienstbarkeit beschweren zu lassen, insoferne der Eigenthümer nicht vorzieht, auf Abtretung des zum Zwecke der Dienstbarkeit in Anspruch genommenen Theiles seines Grundeigenthumes zu bestehen. Da indessen die Herrichtung von Grundeigenthum zu einem öffentlichen Wege die fast ausschließliche Benützung des Eigenthums durch den Servitutberechtigten zur Folge hat, so wird der zu Entwehrende wohl immer auf Abtretung zu Eigenthum bestehen; auch der Straßenerbauer wird wohl nicht leicht mit einer Servitut für Anlage des Weges sich begnügen, damit ihm das ausschließliche Verfügungsrecht über die Anlage zufalle. Aber auch in rechtlicher Beziehung

lassen sich gegen die Anlage eines öffentlichen Weges als Servitut Bedenken erheben, da das praedium dominans fehlt, wenn man sich die Servitut etwa als servitude foncière (Art. 657 c. c.) denkt und da das bestimmt berechtigte Subjekt nicht da ist, wenn man eine Personalservitut im Auge hat. Wohl ist in diesem Falle der Staat, der Distrikt, die Gemeinde die Person, welche im Vordergrunde als berechtigte Person steht; allein die öffentlichen Straßen stehen auch solchen Personen zur Benützung offen, welche der betr. Corporation nicht angehören und nach der Theorie über die Personalservituten von der Benützung der Straßen ausgeschlossen werden müßten. Auch würde eine solche Personalservitut gemäß Art. 619 code civil nach 30 Jahren erlöschen. Das römische Recht definirt daher in lex 2, § 21 und 23 dig. 38, 8 den öffentlichen Weg förmlich als denjenigen, cujus etiam solum publicum est und den Privatweg als Servitutweg, wiewohl natürlich hiedurch nicht ausgeschlossen ist, daß auch der Privatweg ein Eigenthumsweg sein kann. Indessen ist es trotz dieser immerhin zu beachtenden Einwendungen nicht zu leugnen, daß es privatrechtlich erworbene öffentliche Servitutwege gibt; auch lassen sich die vorhin erwähnten Bedenken beseitigen durch die Erwägung, daß bei Staats-, Gemeinde- und Distriktsstraßen eben das ganze Territorium, dem der Weg dient, als praedium dominans anzusehen ist, gleichwie auch z. B. bei Waldberechtigungen einer Gemeinde die ganze Gemarkung als praedium dominans angesehen wird.*)

7. Es fragt sich weiter, wie es sich mit den Rechten verhalte, welche zum Gebrauche einer öffentlichen Straße öfter an benachbartem Grundeigenthume erworben werden müssen. Man denke sich z. B., daß es nothwendig ist, eine zum Betriebe einer Eisenbahn unentbehrliche Telegraphenleitung über fremdes Eigenthum zu führen, oder zur Befestigung des Straßendammes auf dem Nachbar-Eigenthume eine Stützmauer**) zu errichten. In diesen Fällen erscheint die Begründung einer Prädialservitut um so unbedenklicher, als hier ein greifbares praedium dominans, die öffentliche Straße, vorhanden ist. Wenn auch das praedium dominans im vorliegenden Falle als eine res extra commercium sich darstellt, zu deren Gunsten in der Regel keine Servitut bestellt werden kann, so läßt sich die hier vorliegende Ausnahme doch begründen. Das Herausreißen der öffentlichen Wege aus dem Civilverkehre hat nämlich den offenbaren Zweck, dieselben dem öffentlichen Gebrauche möglichst ungeschmälert und unversehrt zu erhalten; dieser Zweck wird aber keineswegs beeinträchtigt, vielmehr ge-

*) Vgl. Schwarz, Forstberechtigungen S. 3 und Blätter für administrative Praxis Bd XX., S. 327.
**) S. über diesen besonderen Fall Proudhon II, 976.

fördert durch Bestellung von Servituten, welche die Sicherung des Gebrauches der Sache zum Gegenstande haben.

Handelt es sich darum, derartige Servituten für die betreffenden Straßen auf dem Zwangswege zu erwerben, so tritt, wie schon oben bemerkt, für den zu Entwehrenden das im Art. I des Gesetzes bestimmte Recht der Wahl ein, ob Servitut-Einräumung oder Eigenthums-Abtretung stattzufinden habe.

8. Zur Herstellung gewisser öffentlicher Wege ist nicht allein eine förmliche Enteignung durch die Gesetze gestattet; es ist auch zulässig, behufs Herstellung von Wegen, auf die das Zwangsentäußerungsgesetz Anwendung findet, auf fremden Grundstücken probeweise Messungen vorzunehmen, Untersuchungen des Bodens durch Graben von Löchern anzustellen, und bei dieser Veranlassung die nöthigen Werkzeuge und Materialien auf diesen Grundstücken niederzulegen, jedoch gegen volle Entschädigung, die indessen nicht vorher bezahlt werden muß. Die französischen Schriftsteller (Jousselin II, 558 und 598, Cormenin III, 437, Dufour VII, 45, 247 und Dareste, 470) erkennen diese Befugnisse beim Bau von öffentlichen Straßen an und die k. Verordnung vom 20. Juni 1855 (Amtsblatt S. 825), die Erbauung von Eisenbahnen betr. (s. § XXIV), macht von dem bestehenden Rechte Anwendung bei der Projectirung von Privateisenbahnen. Zur Vornahme von solchen Arbeiten auf fremden Grundstücken ist nach Analogie des Art. XIV des Zwangsentäußerungsgesetzes vom 17. November 1837 die Erlaubniß des k. Staatsministeriums des Innern, speciell bei Eisenbahnprojectirungen nach § 2 der k. Verordnung vom 1. December 1871 (die Formation der k. Staatsministerien betr. (Amtsbl. S. 1957) die Ermächtigung des Staatsministeriums des k. Hauses und des Aeußern erforderlich.

9. Ueber Collisionen der Bergwerke mit öffentlichen Wegen bei Anlage der letzteren gibt das Berggesetz folgende Anhaltspuncte:

Während das Recht des Widerspruches eines Bergwerks-Eigenthümers gegen Anlage von Wegen, die nicht des Vorrechtes der Entwehrung genießen, nach dem gemeinen Rechte zu beurtheilen ist, steht dem Bergbautreibenden nach Art. 156 des Berggesetzes gegen die Ausführung von Straßen, für deren Anlage das Gesetz von 1837 die Zwangsentäußerung zuläßt, überhaupt und grundsätzlich kein Widerspruchsrecht zu; es sind nur bei Feststellung der Richtung solcher Wege diejenigen, über deren Bergwerke sie geführt werden sollen, mit ihren Erinnerungen zu hören. Waren die Bergbautreibenden früher berechtigt, als die Genehmigung der Weganlagen erfolgt ist, so ist nach Art. 157 und 158 der Eigenthümer der Straße zur Zahlung einer im Streitfalle durch die Gerichte (s. Nr. 92) festzusetzenden Entschädigungssumme verpflichtet, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß entweder die Her-

stellung von Anlagen in dem Bergwerke nöthig wird, die ohne den Straßenbau nicht erforderlich gewesen wären, oder daß in Folge des Straßenbaues die Nothwendigkeit eintritt, bereits in den Bergwerken bestehende Anlagen zu beseitigen oder zu verändern. Bei Abtretung von Land seitens des Bergwerksbesitzers an den Straßenunternehmer tritt jedoch wohl unter jeder Bedingung Entschädigung für die Abtretung ein.

Umgekehrt ist der Bergwerksbesitzer nach Maßgabe der näheren Bestimmungen der Art. 151—155 des Berggesetzes verpflichtet, jedem Grundeigenthümer, also auch dem Eigenthümer der Straße, allen durch den Betrieb des Bergwerkes zugefügten Schaden zu vergüten.

Zum Schutze der öffentlichen Straßen, Plätze und Eisenbahnen bestimmt Art. 4 des Berggesetzes, daß das Schürfen auf diesen Objecten unbedingt untersagt ist.

§ II.

Von der rechtlichen Natur der öffentlichen Wege.

Gesetze und Verordnungen.

1) Gesetz 22. November 1790 — 1. December relatif aux domaines nationaux, aux échanges et concessions et aux apanages.

§ 1. Art. 2. Les chemins publics, les rues et places des villes . . . . et en général toutes les portions du territoire national qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée sont considérés comme des dépendances du domaine public. (Nicht publicirt.)

2) Code civil art. 538.

Les chemins, routes et rues à la charge de l'état . . . , et généralement toutes les portions du territoire français qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérées comme dépendances du domaine public.

Art. 714. Il est des choses qui n'appartiennent à personne et dont l'usage est commun à tous. Des lois de police règlent la manière d'en jouir.

Art. 2226. On ne peut prescire le domaine des choses qui ne sont point dans le commerce.

3) Grundsteuergesetz vom 15. August 1828 (Amtsbl. S. 247).

§ 36. Straßen, Wege, öffentliche Plätze . . . . . unterliegen keiner Bonitäts-Classification.

4) Deutsches Strafgesetzbuch:

§ 304. Wer vorsätzlich und rechtswidrig . . . . . Gegenstände, welche zum öffentlichen Nutzen oder zur Verschönerung öffentlicher Wege, Plätze oder Anlagen dienen, beschädigt oder zerstört, wird mit Gefängniß bis zu drei Jahren oder mit Geld bis zu 500 Thalern bestraft.

Neben der Gefängnißstrafe kann auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden.

Der Versuch ist strafbar.

§ 305. Wer vorsätzlich oder rechtswidrig . . . . . eine Brücke, einen Damm, eine gebaute Straße, eine Eisenbahn, welche fremdes Eigenthum sind, ganz oder theilweise zerstört, wird mit Gefängniß nicht unter einem Monate bestraft.

Der Versuch ist strafbar.

§ 321. Wer vorsätzlich . . . . Brücken . . . . . Wege zerstört oder beschädigt, und durch eine dieser Handlungen Gefahr für das Leben oder die Gesundheit Anderer herbeiführt, wird mit Gefängniß nicht unter 3 Monaten bestraft.

Ist durch eine dieser Handlungen eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe bis zu fünf Jahren und wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, nicht unter fünf Jahren ein.

§ 325. Neben der nach den Vorschriften der §§ . . . . 321 erkannten Zuchthausstrafe kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden.

§ 326. Ist eine der in den §§ 321—324 bezeichneten Handlungen aus Fahrlässigkeit begangen worden, so ist, wenn durch die Handlung ein Schaden verursacht worden ist, auf Gefängniß bis zu einem Jahre und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, auf Gefängniß von einem Monat bis zu 3 Jahren zu erkennen.

§ 370. Mit Geldstrafe bis zu 50 Thalern oder mit Haft wird bestraft:

1) Wer unbefugt . . . . einen öffentlichen Weg durch Abgraben oder Abpflügen verringert;

2) Wer unbefugt an öffentlichen Wegen Erde oder Rasen wegnimmt.

10. Schon das römische Recht betrachtete die res publicae, quae in publico usu habentur, als res extra commercium und eine Hauptclasse dieser res publicae extra commercium waren die öffentlichen Wege (Lex 6 princ. dig. 18, 1 und lex 2 § 21, dig. 38, 8). Das französische Recht bezeichnet die öffentlichen Wege als domaine public im Gegensatz zum domaine privé, d. h. als öffentliches, zum öffentlichen Gebrauche bestimmtes Eigenthum. Da aber der Grund der Bezeichnung einer Anlage als domaine public in dem öffentlichen, Jedermann zustehenden Gebrauche der Sache liegt, so gehören zum domaine public nicht bloß, wie es nach dem Wortlaute des c. c. Art. 538 den Anschein haben könnte, die Staatsstraßen, sondern alle zum öffentlichen Gebrauche bestimmten, oder kürzer, alle öffentlichen Straßen, mögen dieselben dem Staate, den Districten, Gemeinden oder Privaten gehören (Dareste S. 252).*) Deßhalb kennt die französische Doctrin neben dem domaine public de l'état auch ein domaine public communal, d. h. öffentliches, zum öffentlichen Gebrauche

*) Oben citirtes Ges. 22. November 1790.

bestimmtes Gemeindeeigenthum im Gegensatze zum Privateigenthum der Gemeinde, wie aus den Darstellungen bei Proudhon I, S. 10 bis 20, 63, 238, 240 ff. und 449 ff., Dareste S. 251 bis 254 und Serrigny comp. II, 494 und 439 hervorgeht. Folgerichtig ist es daher zu sagen, daß insbesondere angesichts der in neuerer Zeit so bedeutenden Entwicklung der Privateisenbahnen die Doctrin gezwungen ist, Privatwege, die dem öffentlichen Gebrauche dienen, wieder als eine besondere Art des domaine public anzunehmen. In der That sagt Dufour V, 77, 78, ausdrücklich, daß sich der oben citirte Art. 538 c. c. auch auf alles domaine public bezieht, das nicht vom Staate hergestellt wird, wie auch Cotelle I, 303 den Begriff des domaine public auf Privateisenbahnen ausdehnt. Wir haben daher — um die Hauptclassen des domaine public zusammenzustellen — domaine public de l'état, communal und privé.

Die Wirkungen der Eigenschaft eines Weges als öffentlicher oder die Wirkungen der Eigenschaft des domaine public bestehen darin, daß die Fläche, sobald sie Bestandtheil eines öffentlichen Weges wird, für die ganze Zeit ihrer Bestimmung dem bürgerlichen Verkehre entzogen ist und daß alle dinglichen Rechte des bisherigen Eigenthümers oder dritter Berechtigter nicht mehr Platz greifen können und sich in eine einfache Entschädigungsforderung gegenüber dem Straßeneigenthümer auflösen. Auch genießen die öffentlichen Wege nach Maßgabe der oben abgedruckten Strafgesetze einen theilweise erhöhten Rechtsschutz. Die öffentlichen Wege können in dieser ihrer Eigenschaft ferner in der Regel*) nicht veräußert und nicht ersessen werden und sind von öffentlichen Abgaben, von Steuern u. s. w. befreit. Bei Eisenbahnen hat eine von Jäger S. 38 angeführte Finanzministerialentschließung vom 9. April 1863 entschieden, daß die Bahn selbst und die Seiten- und Längswege derselben steuerfrei sind, sowie auch an den Bahnhöfen gelegene Plätze und Straßen. Steuerpflichtig ist aber hiernach alles übrige Bahneigenthum; namentlich sind es die außerhalb des Bahnkörpers gelegenen Gründe, die Gebäude mit dazu gehörigen Hofräumen innerhalb und außerhalb der Bahnhöfe.

§ III.

Von der Erhaltung der Straßen in ihrer Unversehrtheit und von der Abgrenzung insbesondere.

1) Gesetz 12.—20. August 1790. (Instruction de l'assemblée concernant les fonctions des assemblées administratives.)

*) S. Ausnahmen Nr. 11.

Cap. VI. Un des principaux objets de la surveillance des administrations est l'entretien et la construction des chemins. (Publ. Rubler I, 1, 119).

2) Décret 7—11 septembre 1790 relatif à la forme de procéder devant les autorités administratives.

Art. 6. (Nicht publicirt.) L'administration en matière de grande voirie appartiendra aux corps administratifs et la police de conservation tant pour les grandes routes que pour les chemins vicinaux aux juges.

3) Gesetz 28. September bis 6. October 1791 (concernant la police rurale etc.).

Sect. VI art. 3. Le directoire du district déterminera la largeur des chemins reconnus pour être nécessaires à la communication des paroisses. (Nicht publicirt.)

4) Gesetz vom 22. December 1789 Section III, Art. 2, 5 und 6. (Publicirt Rubler I, 1, S. 94).

Les administrations de département seront encore chargées . . . . des parties de l'administration qui sont relatives à la conservation des propriétes publiques et à celle des chemins.

5) Gesetz 9—19 ventose XIII (relatife aux plantations des grandes routes et des chemins vicinaux).

Art. 6. L'administration publique fera rechercher et reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux et fixera, d'après cette reconnaissance, leur largeur suivant les localités, sans pouvoir cependant lorsqu'il sera nécessaire de l'augmenter, la porter au delà de six mètres, ni faire aucun changement aux chemins vicinaux, qui excedent actuellement cette dimension.

6) Decret 16. October 1813.

Napoléon . . vu la requête à nous présentée par le sieur B, tendant à ce quil nous plaise annuller 1° un arrêté du conseil de prefecture du département de l'Isère du 2 decembre 1811 qui a fixé la largeur d'un chemin que le suppliant prétend lui appartenir aussi qu'aux autres propriétaires riverains 2° un arrêté prècédemment rendu par le préfet du departement de l'Isère, en date du 27 prairial XI qui déclare vicinal le chemin dont il s'agit: vu les dits arrêtés — L'ordonnance de soit communique, rendu par notre grand-juge ministre de la justice le 21 juilliet 1812 à laquelle il n'a pas éte répondu dans les délais du règlement. — Considérant, sur la demande dirigée contre l'arrêté du préfet, qui déclare vicinal le chemin, dout il s'agit, que cette décision, ayant été rendue compétemment et n'ayant pas été attaquée devant notre ministre de l'intérieur, ne peut, quant à présent être soumise à notre examen; — sur la demande dirigée contre l'arrête du conseil de préfecture; — Considérant 1° qu'aux **termes de l'article 6 de la loi du 9 ventose XIII le droit de fixer la largeur des chemins vicinaux n'appartient qu'à l'administration publique,** c'est à dire aux préfets sauf le recours à notre ministre de l'intérieur et ensuite à notre conseil d'état; — Que sous ce premier rapport, le conseil de préfecture

du département de l'Isère a excédé les bornes de sa compétence en fixant lui-même la largeur du chemin qui fait l'objet de la contestation, 2° que la question de savoir si le terrain sur lequel **un chemin vicinal est établi appartient à une commune ou à de simples particuliers est une question de propriété, qui comme toutes celles de ce genre, est du ressort exclusif des tribunaux**; — Que sous ce second rapport, le conseil de préfecture a encore excédé les bornes de sa compétence quisqu'il a decidé, au moins implicitement, que le terrain sur lequel le chemin contentieux est actuellement ouvert n'appartient pas au suppliant bien que celuici s'en prétende propriétaire et demande son renvoi devant les tribunaux: — **Que l'arrêté d'un préfet, qui declare un chemin vicinal, ne fait pas obstacle à ce que la question concernant la propriété du terrain soit soumise aux tribunaux; car tout ce qui résulte de l'arrêté, c'est que le chemin est reconnu nécessaire et doit être maintenu, sauf à indemniser les tiers qui seraient judiciairement reconnus propriétaires du terrain** . . . Notre conseil d'état entendu nous avons decrété et décrètons ce qui suit:

Art. 1. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Isère du 2 decembre 1811 est annulé.

2. Les parties sont renvoyés devant les tribunaux sur la question de propriété élevée par le suppliant.

3. **La demande en annullation de l'arrêté du préfet, qui déclare vicinal le chemin dont il s'agit, est rejetée;** cet arrêté sera exécuté provisoirement sauf aux parties intéressées à l'attaquer devant notre ministre de l'intérieur, si elles s'y croient fondées.

7. Decret 9. Januar 1814.

Napoléon . . . . vu la requête qui nous a été présentée par le sieur C., en qualité de curateur de J., propriétaire dans la commune de Ch., pour qu'il nous plaise annuler pour cause d'incompétence et d'éxces de pouvoir et comme mal jugé au fond, un arrêté du préfet du département du Doubs du 15 février 1813 qui décide 1° que le chemin public de communication entre la commune de Saône et celle de Naizey passera sur le territoire de la commune de Ch. dans la direction qui est tracée en jaune au plan du géomètre 2° que le chemin qui passait sur les près appartenant à la commune de Ch. sera rendu à l'agriculture 3° que, si le nouveau chemin doit parcourir des propriétés particulieres cette commune sera tenue de dédommager les propriétaires et que l'indemnite sera réglée conformément à la loi; vu le memoire en défense de la commune de M: — Vu trois précédens arrêtés du même préfet en date des 21 octobre 1807, 10 juin et 16 novembre 1808; — vu un jugement du tribunal de B. du 22 août 1811 et un arrêt de la cour d'appel de B. du 13 mai 1812 par lequel cette cour se déclare incompétente pour juger la contestation qui lui est soumise; vu l'arrêté attaqué, le plan dressé par le géomètre et remis à la préfecture le 30 janvier 1808, ensemble toutes les pièces produites par les parties, vu la loi du 9 ventose XIII et notre décret du 16 octobre 1813 qui fixent les attributions de l'autorité administrative et de l'autorité juducaire sur l'établissement des chemins

vicinaux; Considérant **que le préfet du département du Doubs** par son arrête du 15 février 1813, **n'a fait que fixer la direction que doit suivre le chemin de communication entre la commune de Saône et celle de Naizey, sauf l'indemnité des propriétaires du terrain sur lequel le nouveau chemin est établie — que dès lors ce préfet s'est renfermé dans ses attributions et qu'on ne peut lui reprocher aucun excès de pouvoir;** — Considerant, au fond, que si le requérant croit avoir à se plaindre de la direction donnée au chemin en question, il doit d'abord porter sa réclamation devant notre ministre de l'intérieur et ensuite à notre conseil d'état; — **Que si au contraire le requérant n'entend pas attaquer la direction donnée au chemin dont il s'agit, mais seulement prétendre qu'il est propriétaire de tout ou partie du terrain que ce chemin doit parcourir, dans ce cas il doit porter sa reclamation devant l'autorité judiciaire.** — Notre conseil d'état entendu — Nous avons décrété et décrétons ce qu'il suit: La requête du sieur C., au nom qu'il agit, est rejetée, sauf à lui à se pourvoir, sil s'y croit fondé, ou devant notre ministre de l'interieur s'il veut réformer l'arrété du 15 février 1813 ou devant les tribunaux s'il se borne à élever des questions de propriété.

8) Strafgesetzbuch § 274.

Mit Gefängniß, neben welchem auch Geldstrafe bis zu 1000 Thalern erkannt werden kann, wird bestraft, wer . . . . . .

2) einen Grenzstein oder ein anderes zur Bezeichnung einer Grenze . . . . bestimmtes Merkmal in der Absicht, einem Andern Nachtheil zuzufügen, wegnimmt, vernichtet, unkenntlich macht, verrückt oder fälschlich setzt.

11. Wir haben oben gesehen, daß das zur Anlage von Wegen nöthige Eigenthum außer durch die gewöhnlichen Privatrechtstitel für gewisse Wege auch durch Enteignung erworben werden darf. Daß das zu öffentlichen Wegen dienende Eigenthum zu Gunsten der Straßeneigenthümer auch durch Ersitzung erworben werden kann, ist keinem Zweifel unterworfen und wird dieß auch bei Garnier II, S. 120 und Proudhon II, 960, 969 als selbstverständlich angesehen; nur möge hier daran erinnert werden, daß eine Ersitzung der Wegfläche als Servitut nach art. 690, 691 code civil ausgeschlossen ist. Von der Frage des Eigenthumes verschieden ist aber die Frage, ob dieses Eigenthum zu öffentlichen Zwecken bestimmtes Eigenthum (domaine public, res publica) sei, ob dasselbe diesen Zwecken diene und ob demnach die mit der res publica, dem domaine public verknüpften und unter § II. dargestellten Folgen der Unveräußerlichkeit, der Unersitzbarkeit,*) mit einem Worte der Losreißung der betreffenden Fläche von den gewöhnlichen civilrechtlichen Regeln des bürgerlichen Verkehrs eintreten. Hiebei ist indessen nicht ausgeschlossen, daß ein öffentlicher

*) Corm. quest. III, 524. Proudhon I, 246 und Dareste, 251.

Weg (z. B. eine öffentliche Eisenbahn) mit Beibehaltung des öffentlichen Charakters und als res publica verkauft wird, da das Veräußerungsverbot nur den Zweck hat, Beeinträchtigungen im Gebrauche des öffentlichen Eigenthums wirksam vorzubeugen.*)

Wie im römischen Rechte die Aedilen (dig. 38, 10 § 1—5) mit Bewahrung der res publica betraut waren, so lag diese Pflicht im alten Frankreich nicht den gewöhnlichen Gerichten, sondern Specialgerichten oder Commissionen ob, sehr häufig dem Staatsrathe und den in der Mitte des 17. Jahrhunderts eingesetzten Intendanten, den Vorläufern der heutigen Präfecten.**) In der That ist die Frage, ob eine Grund-Fläche, oder ein dieser Fläche einverleibter Gegenstand öffentlichen Zwecken diene, eine Frage des öffentlichen Rechtes***) und kann deshalb immer nur von den mit Handhabung der Bestimmungen dieses öffentlichen Rechtes ausschließlich betrauten Verwaltungsbehörden, natürlich ohne Rücksicht auf die Frage des Eigenthumes, †) entschieden werden. Die Thätigkeit dieser Behörden in der vorliegenden Materie wird sich daher hauptsächlich in den 3 Richtungen äußern, daß sie zu entscheiden haben, ob ein Weg ein öffentlicher oder Privatweg sei, welcher Klasse von öffentlichen Wegen der Weg angehöre und in welchen Grenzen eine bestimmte Grundfläche als öffentlicher Weg zu betrachten sei.

12. Die Entscheidung der ersten Frage, ob der Weg ein öffentlicher oder ob die Wegstrecke††) eine öffentliche sei, kann aus verschiedenen Anlässen vor das Forum der Verwaltungsbehörde gebracht werden, sei es, daß dieselbe als Wächterin über das öffentliche Eigenthum sich veranlaßt sieht, von Eingriffen in dasselbe von Amtswegen Kenntniß zu nehmen, sei es, daß eine förmliche Beschwerde vorliegt, sei es, daß die Frage als Incidentfrage in einem Civil-Rechtsstreite auftaucht, oder daß die Verwaltung in Folge eines zu ihren Gunsten entschiedenen Competenzconflictes thätig wird. Zur Gewinnung der Grundlage für ihre Entscheidung hat die Verwaltungsbehörde auf verschiedene Momente zu achten. Das wichtigste Moment wird vor Allem die Untersuchung der Frage sein, ob der Weg durch eine öffentliche, zur Herstellung von öffentlichen Wegen verpflichtete Körperschaft hergestellt,

---

*) Proudhon I, 253.

**) Dareste S. 257 und 362.

***) Es verhält sich dies ebenso unter der Herrschaft des gemeinen deutschen Rechtes. Blätter für adm. Praxis, Band XIV, S. 57.

†) Staatsraths-Entscheidung 6. Januar 1830 Ledru Rollin V, 1.

††) Zum Wege gehört auch das Zubehör desselben, wie Brücken, Dämme, Gräben, Abweissteine, Schutzgeländer, Brunnen u. dgl. Proudhon II, 22, Staatsrathsentscheidungen bei Ledru Rollin Bd. II S. 33 und 490. Proudhon sagt I, 339 ausdrücklich, daß die auf der Straße gepflanzten Bäume partie du domaine public sind.

oder ob ein von Privaten erbauter Weg durch irgend einen Act unter die Aufsicht der Verwaltungsbehörde gestellt worden ist. In Bezug auf die Herstellung des Weges werden in der Regel leicht positive, schriftliche Nachweise zu erbringen sein. Bezüglich einiger Arten von Wegen sei hier beispielsweise bemerkt, daß Sackgassen in der Regel als öffentliche Wege anzusehen sind, besonders wenn ihre Unterhaltung auf öffentliche Kosten feststeht.*) Ebenso verhält es sich mit Durchgängen durch Höfe oder Häuser, mit Reulen, wenn die Durchgänge nicht geschlossen werden dürfen,**) mit dem Publikum dienenden Spazierwegen.***) Als weiteres Moment hat eventuell die Untersuchung der Frage in Betracht zu kommen, ob der Weg als öffentlicher benützt werde und in dieser Beziehung wird die Abhör von Zeugen und Auskunftspersonen die nöthigen Anhaltspuncte bieten; der Beweis dürfte als erbracht zu betrachten sein, wenn aus der Aussage der Zeugen hervorgeht, daß der Weg ohne Widerspruch der interessirten Eigenthümer von den Passanten nicht bittweise, sondern in der Meinung, daß ihnen die Begehung des Weges als eines öffentlichen Weges zustehe, begangen worden ist. Der Zeitraum, innerhalb dessen der Weg auf die besagte Art benützt wurde, dürfte nicht so weit auszudehnen sein, daß etwa die zur Ersitzung des Eigenthumes nöthige Zeit abgelaufen sein muß; jedoch darf aber auch die Zeit des Weggebrauches nicht zu kurz gegriffen werden. Als weiteres Beweismoment werden die alten Lagerbücher, die Katasterpläne, die z. B. die Gemeinden betreffenden Katasterauszüge und die Grenzbeschreibungen zu betrachten sein. Wir können nicht umhin, die bei Proudhon II, S. 970 angegebenen Momente, welche derselbe dem Richter zur Beurtheilung der Frage der privatrechtlichen Ersitzung der Wegfläche durch den Straßeneigenthümer zur Beachtung empfiehlt, hier wieder zu geben, da sie auch für die Verwaltung behufs Treffung ihrer Entscheidung bezüglich der öffentlichen Eigenschaft des Weges nützliche Winke geben. Hiernach ist zu untersuchen, welche Wichtigkeit die Wegrichtung hat und wie alt der Weg ist, für welche Verbindung derselbe dient und welche Bedürfnisse seine Einrichtung gefordert haben, ob er gepflastert und mit Gräben versehen, ob er auf öffentliche Kosten wie andere öffentliche Wege unterhalten worden ist, ob er beständig begangen worden, seit wann er dem öffentlichen Gebrauche dient, ob er im Kataster oder in alten Plänen als öffentlicher Weg bezeichnet, ob er in Privattiteln als Grenze von Privatgrundstücken angegeben ist.

*) Proudh. I, 489. II 597, 598.
**) Proudh. I 490, 491.
***) Proudh. I, 492 Anmerkg. und 494. II, 598. Nach Proudh. II, S. 193 ist jeder Raum, der in einer Ortsstraße zwischen den die Ortsstraße begrenzenden Gebäuden und zwischen der Fahrbahn der Straße liegt, im Zweifel als Theil der letzteren zu betrachten. (S. auch Nr. 31 unten.)

Da die Verwaltungsbehörde bei ihrer Entscheidung die Eigenthumsverhältnisse des betreffenden Weges nicht zu untersuchen, sondern nur im öffentlichen Interesse festzustellen hat, ob der Weg ein öffentlicher ist oder nicht, so ist eine Einwilligung der betreffenden Körperschaft, der die Unterhaltung des fraglichen Weges zur Last fallen würde, auch der Privaten, z. B. der Eisenbahngesellschaft, nicht nothwendig. Da indessen in Folge der Entscheidung der Verwaltungsbehörde die betreffende Corporation eine Last treffen kann, z. B. Unterhaltung des Weges, Entschädigung der Eigenthümer für Land, so ist wohl eine Vernehmung dieser Corporationen nicht zu umgehen. Sind hiernach die Instruktionsverhandlungen geschlossen, so hat die Verwaltungsbehörde Beschluß zu fassen, daß der in Rede stehende Weg oder die betreffende Wegstrecke eine öffentliche sei oder nicht. Es sei hier noch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß der Verwaltung nicht das Recht zusteht, durch Fassung eines solchen Beschlusses z. B. einen offenbaren Privatweg willkürlich zum öffentlichen zu machen, indem dieß nur auf dem Wege der Expropriation oder der Uebereinkunft mit dem Eigenthümer zuläßig wäre, wie Dufour III, 270 mit Recht hervorhebt.

Findet die Verwaltungsbehörde vor Fassung des Beschlusses, daß die Unterhaltung des Weges oder die eventuelle Entschädigung der Eigenthümer eine für die Corporation unerschwingliche Last bilden würde, oder daß der Weg als öffentlicher Weg nicht nothwendig ist, so muß ungeachtet dieser Umstände nach Maßgabe der gepflogenen Untersuchung und wenn diese dahin deutet, Beschluß gefaßt werden, daß der Weg ein öffentlicher sei; es kann aber dann zugleich beschlossen werden,*) daß der Weg unter Wahrung aller Privateigenthumsrechte fortan als öffentlicher Weg aufzugeben sei.

Die Frage, ob über die private oder öffentliche Bestimmung der Wege oder über die bestrittene Eigenschaft des domaine public einer als Weg benützten oder zu benützenden Fläche die Verwaltung oder die Gerichte zu entscheiden haben, war lange streitig. Während bei Ledru-Rollin Band I, S. 150 und 151 Staatsrathsbeschlüsse angegeben sind, welche für die Verwaltung entschieden haben, enthält derselbe Band dieses Werkes, S. 230, 236, 243, 251, 272, 298, 308, 392, 393, 403, 425, 567 eine Reihe von Entscheidungen zu Gunsten der Gerichte. Dagegen sind später die Entscheidungen zu Gunsten der Verwaltung überwiegend, wie aus Band II, S. 33, 490, 643, 671, 667, 744 und 815 zu entnehmen ist, sowie aus Band III, S. 44, 45, 134, 135, 248, 318, 341, 362, 556, aus Band IV, S. 5, 15, 36, 156, 227, 501, 697 und aus Band VI, S. 221. Hier ist z. B. entschieden, daß die Verwaltung festzustellen habe, ob ein Fuß-

*) S. Nr. 13.

pfad ein öffentlicher Weg sei. Die Jurisprudenz hat sich jetzt mit Rücksicht auf die klaren Bestimmungen der Dekrete vom 16. Oktober 1813 und 6. Januar 1814 mit Recht einstimmig zu Gunsten der Verwaltung fixirt, wie bei Garnier I, S. 266, Serrigny questions, S. 512, Dufour III, 274 und Proudhon I, 283 zu entnehmen ist.

Ueber mißbräuchlich entstehende Fußpfade (s. g. Faulpfade) s. unten Nr. 70.

13. Es muß hier noch hervorgehoben werden, daß, gleichwie nach dem gewöhnlichen Civilrechte ein Urtheil in Eigenthumsstreitigkeiten nicht das Eigenthum überträgt, sondern nur einen streitigen Erwerbstitel feststellt, so auch im öffentlichen Rechte bei Streitigkeiten über die öffentliche Eigenschaft einer Sache (die Qualität als res publica) der Beschluß der Behörde nicht erst für die Zukunft den Weg als öffentlichen feststellt, sondern erklärt, daß der Weg, über dessen Eigenschaft gestritten wird, ein öffentlicher sei und schon vorher in Folge des seine Qualität begründenden Titels gewesen sei. Der Beschluß der Verwaltungsbehörde ist, wie die französische Rechtssprache (z. B. Dufour III, 349, 369) sich ausdrückt, déclaratif und retroactif, nicht attributif, d. h. es wird der entstandene Streit, ob eine Fläche öffentlicher Weg sei oder nicht, im bejahenden Sinne geschlichtet und erklärt, daß der Weg nach der angestellten Untersuchung ein öffentlicher sei und es schon vorher gewesen sei. Wenn bei Serrigny comp. II, 425 und Dareste S. 258 gesagt ist, daß die Entscheidung attributiv sei, so haben diese Schriftsteller ein neueres französisches Gesetz von 1836 über die Vicinalwege im Auge, wonach allerdings der Präfekt durch Deklaration Nichtvicinalwege zu Vicinalwegen machen kann.

Die Qualität eines öffentlichen Weges entsteht durch Herstellung und Eröffnung desselben seitens einer öffentlichen Corporation oder seitens eines Privaten,*) durch Erwerbung eines Privatweges und ausdrückliche oder stillschweigende Bestimmung desselben zu einem öffentlichen Wege und durch Ablauf einer gewissen in jedem einzelnen Falle besonders zu würdigenden Zeit, während welcher die Fläche dem öffentlichen Gebrauche**) bereits gedient hat. Was den Verlust der Eigenschaft eines Weges als eines öffentlichen betrifft, so erleidet es keinen Zweifel, daß jede ausdrückliche Erklärung der Verwaltungsbehörde die fragliche Eigenschaft aufheben kann und eine ausdrückliche Erklärung liegt auch darin, daß die betreffende Corporation zur Veräußerung eines Weges oder einer Wegstrecke schreitet. Gleichwie die Gesetze keine ausdrückliche Erklärung der Verwaltungsbehörde verlangen, damit ein Weg zum öffentlichen werde, so wird auch keine ausdrückliche Er=

---

*) S. Nr. 1 und § XXII.
**) S. Nr. 12.

klärung verlangt zu dem Zwecke, damit der Weg die öffentliche Eigenschaft verliere. Es genügt in dieser Beziehung, daß ein längeres Verlassen des Weges constatirt ist, daß der Zweck aufhöre, wegen dessen der Weg die Eigenschaft eines öffentlichen erworben hat, daß z. B. zur Abkürzung oder Verbesserung eines bestehenden, öffentlichen Weges ein neuer Weg oder eine neue Wegstrecke zur Aufnahme desjenigen Verkehres hergestellt worden ist, dem der alte Weg oder die alte Wegstrecke bisher gedient hat.

In diesem Sinne sprechen sich aus Cotelle III, 136 u. f., Dareste S. 253, Proudhon I, 252—257, II, 117 u. f., Garnier II, 128, I, 22 u. f. Die Nothwendigkeit einer ausdrücklichen Erklärung der Verwaltungsbehörde wird vertheidigt durch Jousselin I, 82, II 372, sowie durch Dufour V, 89, und stützen sich diese Schriftsteller darauf, daß nach Gesetz vom 10. Juli 1791 ein Kriegsplatz als res publica nur mittelst Dekret cassirt werden könne. Dagegen ist aber zu bemerken, daß nach § 1 Art. 5 des Gesetzes vom 22. November bis 1. Dezember 1790 und auch nach Art. 540 und 541 (in fine) code civil ein solches Dekret selbst bei Kriegsplätzen keineswegs verlangt wird. Sehr drastisch beleuchtet eine bei Cotelle III, 138 betonte Aeußerung Proudhon's die Folge der gegentheiligen Ansicht, indem nach letzterer z. B. eine alte längst verlassene und verschüttete Römerstraße, über welche der Pflug seit Jahrhunderten geht, noch als öffentliche Straße beansprucht werden könnte.

Die zur Erlassung des Beschlusses bezüglich der Aufhebung der Qualität eines Weges als eines öffentlichen zuständigen Behörden sind bei Staatsstraßen und Distriktsstraßen die Kreisregierungen, bei Gemeindewegen die Bezirksämter, letztere Behörden nach Analogie des nachher zu besprechenden Gesetzes vom 9. ventose XIII und auf Grund des arrêté vom 23. messidor V, Art. 3 (abgedruckt unter § XXI), wonach die Verwaltung die überflüssigen Vicinalwege aufhebt. An dieser Zuständigkeit bezüglich der Gemeindewege hat auch die Gemeinde-Ordnung von 1869 nichts geändert, da es sich im vorliegenden Falle um eine polizeiliche Maßregel handelt (s. Nr. 67). Dem Aufhebungsbeschlusse geht auf Grund einer Ministerial-Instruktion vom 7. prairial XIII*) ein Untersuchungs-Verfahren (enquête) voraus mit öffentlicher Aufforderung an die betheiligten Corporationen oder Privaten, allenfalls zu erhebende Einsprüche innerhalb 14 Tagen geltend zu machen. Bei Fassung des Beschlusses sind die Interessen aller Betheiligten möglichst zu berücksichtigen, wie dieß unten bei Nr. 67 am Ende näher entwickelt ist.

14. Die zweite in der vorliegenden Materie durch die Ver=

---

*) Bei Fleurigeon code de voirie S. 687—689 abgedruckt.

waltungsbehörde zu entscheidende Frage ist die, in welche Klasse von öffentlichen Wegen ein Weg einzureihen ist, dessen öffentliche Eigenschaft nicht bestritten wird. Hier hat die Behörde beim Mangel positiver Anhaltspunkte nach Anhörung der Betheiligten die Entscheidung zu treffen mit Rücksicht auf die Größe, Bedeutung und Beschaffenheit des Verkehrs, welchem der Weg dient.*)

15. Wir gehen nun über zur dritten der hier einschlagenden Fragen, zu der Frage über die Festsetzung der Grenzen des zu öffentlichem Gebrauche bestimmten Eigenthumes vom Standpunkte des öffentlichen Rechtes aus und ohne Rücksicht auf die privatrechtlichen Erwerbs- und Besitztitel des Straßeneigenthümers und der Angrenzer, welche bei Festsetzung der Grenzen der dem Verkehre dienenden Fläche in deren Eigenschaft als res publica oder domaine public zwar in Betracht kommen, aber nicht den Ausschlag geben dürfen. Da diese Materie der Abgrenzung des domaine public in der neueren französischen Gesetzgebung nur bei den Vicinalwegen in dem oben abgedruckten Art. 6 des Ges. 9 ventose XIII, in Sect. VI Art. 3 des Ges. 28. September, 6. Oktober 1791 und in zwei im französischen Gesetzblatte als Normen bekannt gegebenen oben abgedruckten Staatsraths-Entscheidungen abgehandelt ist, so hat sich auch die sehr umfangreiche, auf dieser Grundlage entwickelte Jurisprudenz und Doctrin fast ausschließlich mit der Abgrenzung des domaine public der Vicinalwege beschäftigt und ist dadurch hie und da die Meinung hervorgerufen worden, daß eine öffentlichrechtliche Abgrenzung der anderen öffentlichen Straßen in ihrer Eigenschaft als Theile des domaine public nicht stattfinde. Indessen war von jeher diese Abgrenzung der Straßen vom Standpunkte des öffentlichen Rechtes in Frankreich hergebracht, insbesondere bei den großen Straßen, so daß die Anwendung dieses Rechtes auf die kleinen Straßen, insbesondere auf die Vicinalwege, denen überhaupt erst in neuerer Zeit der Gesetzgeber größere Beachtung gewidmet hat, lediglich als ein Ausfluß allgemeiner Grundsätze erscheint. In diesem Sinne sprechen sich aus Dareste S. 287, zwei Urtheile des obersten Gerichtshofes in München vom 10. März 1866 und 5. August 1867 (Amtsbl. S. 424 und 977) Serrigny quest. S. 511 u. f. und comp. II, 419 u. f. 428, Dufour VII, 278 und Garnier II, 6. Die Verwaltung muß bei Entscheidung von Streitigkeiten bezüglich der Grenzen des domaine public von denselben Rücksichten sich leiten lassen und dieselben Formalitäten beachten, die schon oben unter Nr. 12 bei Besprechung der Entscheidungen berührt worden sind, welche über die Frage zu treffen

*) Vergl. unten §§ XVII u. f. Staatsrathsentscheidung vom 15. Juni 1812 bei Ledru-Rollin Band I, 435, Proudhon II, 850, No. 18, Cormenin questions I, 473.

sind, ob eine Fläche überhaupt als zum öffentlichen Gebrauche dienend, als res publica, als öffentlicher Weg anzusehen sei. Speciell für Staatsstraßen will Dufour VII, 278 im Zweifel als Grenze angenommen wissen die äußere Grabenwand, den Fuß der Böschung bei Aufträgen und den obern Rand der Böschung bei Abträgen, worüber auch zu vergleichen ist Block S. 210 Nr. 7, Staatsraths-Entscheidung bei Ledru-Rollin Band VI, S. 137, Garnier II, 6 und Staatsraths-Entscheidung vom 22. August 1838 bei Cotelle III, 280. Bei der Entscheidung hat die Verwaltungsbehörde die alten Grenzen des Weges aufzusuchen und anzuerkennen (rechercher et reconnaître). Hiebei bleibt nicht ausgeschlossen, daß einem Wege, der die nach den gefundenen Beweismomenten ihm ursprünglich angewiesene Richtung verändert hat — dieser Fall tritt bei nicht kunstmäßig hergestellten Wegen besonders häufig ein —, die alte Richtung wieder angewiesen werden kann. Jedoch darf diese Richtung nicht willkürlich, sondern nur mit Beachtung der gefundenen Anhaltspunkte festgesetzt werden, wie aus dem oben abgedruckten Dekrete vom 6. Januar 1814 zu entnehmen ist und worüber auch eine Staatsraths-Entscheidung vom 11. Januar 1808 bei Ledru-Rollin Band I, 153 sowie Cormenin quest. I, 468 verglichen werden mögen. Zeigt es sich bei einer derartigen Untersuchung, daß der den alten Grenzen und der alten Richtung widersprechende Weg in seiner neuen Richtung schon längere Zeit benützt wird, so muß es der Verwaltungsbehörde auch freistehen, die neue Richtung beizubehalten, da, wie wir oben unter Nr. 12 gesehen haben, der längere Gebrauch durch das Publikum eine Art der Entstehung des domaine public (abgesehen von dem ebenfalls auf diese Weise möglichen Erwerb des Eigenthumes) bildet. Nach diesem Gesichtspunkte erledigt sich auch eine Frage, die bei kunstmäßig gebauten und abgesteinten Wegen vorkommt. Durch die Länge des Gebrauches, die Nachgiebigkeit des Erdreiches tritt hier öfter der Fall ein, daß die Straße über die ursprüngliche Grenze in das Privateigenthum ausgedehnt wird; auch in diesem Falle steht es der Verwaltung zu, wenn eine längere Zeit über Ausdehnung der Grenze ohne Reclamation der Angrenzer hingegangen ist, die Grenze nicht nach den Steinen, sondern nach der wirklichen, durch längeren Gebrauch bestimmten Ausdehnung des Straßenkörpers zu ziehen.

Das Setzen der unter dem Schutze der Strafgesetze (Strafgesetzb. Art. 274) stehenden Grenzsteine hat nach den Vorschriften des Gesetzes vom 16. Mai 1868 (Amtsbl. S. 929) über die Vermarkung der Grundstücke zu geschehen.

Ueber eine besonders qualificirte Art der Straßenbegrenzung, das s. g. alignement, wird unten in § VI gehandelt werden.

16. Sowohl die Entscheidung der Frage, ob eine Fläche als

öffentlicher Weg (als Theil des domaine public) zu betrachten sei, als auch die Bestimmung der Grenze (die délimitation du domaine public) kann, obwohl die Verwaltungsbehörde nicht die privatrechtrechtlichen Verhältnisse zu Grunde zu legen hat, wie schon oben berührt, nicht willkürlich erfolgen, etwa in der Art, daß die Verwaltung eine von ihr zu schmal befundene Straße nach Belieben erweitern könnte: die Verwaltungsbehörde hat vielmehr nach Prüfung der Sachlage und nach Befund der Verhältnisse und nicht nach dem Bedürfnisse und nach reiner Zweckmäßigkeit zu entscheiden. Handelte sie anders, so würde eine förmliche Expropriation eintreten, die das Gesetz nur in den bestimmt vorgeschriebenen Fällen und nur unter Wahrung der vorgeschriebenen Formen gestattet.

Indessen ist dennoch eine Ausnahme zulässig und zwar nach dem Art. 6 des Gesetzes vom 9. ventose XIII, jedoch nur zu Gunsten der unter Nr. 123 näher geschilderten Vicinalwege. Findet nämlich die Verwaltungsbehörde beim Aufsuchen der Grenze oder sonst, daß der Vicinalweg eine Breite von unter 6 Metern habe und erscheint es im Interesse des Verkehres nothwendig, den Weg zu erweitern, so darf diese Erweiterung bis zu 6 Metern durch bloßen Verwaltungsbeschluß nach Constatirung der Nothwendigkeit der Erweiterung ausgesprochen werden. Der Natur der Sache nach bezieht sich die der Verwaltungsbehörde auferlegte Beschränkung bei der Erweiterung der Breite der Vicinalwege nur auf die eigentliche Straßenbahn, während die Kunstbauten, Dämme, Böschungen, Gräben die Breite übersteigen können, wie Block S. 367 Nr. 22 am Ende und Dufour VII, 337 Anmerkung 2 mit Recht bemerken; es wäre außerdem der Zweck des Gesetzes, dem Verkehre eine Breite von 6 Metern zu gewähren, in vielen Fällen (man denke nur z. B. an Stellen mit hohen Straßendämmen) vereitelt.

Die Schlußworte des Art. 6 des Gesetzes vom 9 ventose XIII enthalten nur eine Mahnung an die Verwaltungsbehörde, Vicinalwege, welche bei Aufsuchung der Grenzen breiter als 6 Meter befunden werden, deßhalb nicht ohne weiteres auf 6 Meter einzuengen, wiewohl eine Einengung nichts destoweniger zugegeben werden kann, wenn die Verkehrs-Verhältnisse dieselbe zulassen.*)

Wir haben hier einen Fall summarischer Expropriation vor Augen, der, auch abgesehen von der unten bei § V abgedruckten und bei Nr. 27 gewürdigten Stelle des Abschiedes für die Ständeversammlung von 1837 als auf einem besondern Gesetze beruhend durch die Expropriationsgesetze von 1810 und 1837 nicht berührt worden ist. Eben deßhalb möchte auch die Ansicht von Wernz S. 16 zu ver-

*) Garnier I, S. 322.

werfen sein, wonach derartige summarische Expropriationen ohne Beobachtung der Voraussetzungen und Förmlichkeiten des Expropriationsgesetzes*) nicht zulässig sein sollen.

17. Wo in den vorhergehenden Nummern von der Beschlußfassung durch die Verwaltungsbehörde die Rede ist, ließ die französische Praxis, gestützt auf die oben abgedruckte Stelle des Gesetzes vom 28. September 1791 (Le directoire du département déterminera la largeur etc.) den Präfekten entscheiden, consequent der französischen Gesetzgebung, nach welcher im Präfekten die Fülle der Gewalt ruht und der Unterpräfekt nur eine Mittelsperson zwischen dem Präfekten, den Gemeinden und überhaupt den Verwalteten bildet.**) Es entspricht dem Geiste unserer heutigen Gesetzgebung, die fraglichen Streitigkeiten durch die Bezirksämter entscheiden zu lassen, wie auch die Formationsverordnung von 1825 (Amtsbl. 1826 S. 59) bestimmt, daß jede contentiöse Beziehung unter Privaten oder zwischen diesen und Corporationen durch die Unterbehörden (im Gegensatze der Kreisregierung) in erster Instanz entscheiden zu lassen sei. Eine bestimmte Rekursfrist ist nicht vorgeschrieben und es dürfte daher die nach Analogie der k. Verordnung vom 18. August 1816***) anzunehmende allgemeine Rekursfrist von 14 Tagen einzuhalten sein.

18. Wir haben in den vorhergehenden Nummern gesehen, daß die Beschlüsse der Verwaltungsbehörde, durch welche eine Fläche als öffentlicher Weg anerkannt wird, oder die Grenzen eines öffentlichen Weges festgesetzt werden, keineswegs darüber entscheiden dürfen, ob die Fläche dem Straßeneigenthümer oder einem Dritten angehöre. Die Entscheidung darf bloß aussprechen, daß die streitige Fläche ein öffentlicher Weg oder ein Theil eines öffentlichen Weges sei, resp. daß die Linie x y die Grenze zwischen dem Straßen- oder öffentlichen Eigenthum (dem domaine public) einerseits und dem Privateigenthume andererseits bilde. Alle Privatrechte (Servituten, Eigenthum, Hypotheken) welche ein Dritter an der Fläche gehabt haben mag, lösen sich, im Falle diese Rechte überhaupt vorhanden waren, in das Recht auf eine durch die Gerichte auszumittelnde und den Berechtigten, insbesondere den Hypothekargläubigern†) zu zahlende Geldentschädigung auf, ähnlich wie dieß in Folge einer regelrechten Expropriation sich gestaltet††). Diese Entschädigung ist in-

*) Titel IV § 8 der Verfassungsurkunde.

**) Vergl. hierüber Serrigny comp. III. 276 und Dufour I, 429.

***) Die Organisation der Regierung für das linke Rheinufer betr. (Amtsbl. S. 259).

†) Proudh. I 19.

††) Oben abgedrucktes Dekr. 16. Oktober 1813.

dessen wegen der meistens obwaltenden Dringlichkeit und da die Gesetze das Gegentheil nicht verfügen, nicht zum Voraus zu bezahlen.*)

Hiernach leuchtet es ein, daß die Gerichte die Entscheidung nicht in Anspruch nehmen dürfen, sobald sie mit einer Klage befaßt werden, die darauf hinausgeht, den Kläger im Eigenthum oder im Besitze einer Fläche zu schützen, von der behauptet wird, daß sie ein Theil eines öffentlichen Weges sei. Die Gerichte müssen eine solche Klage als unzulässig abweisen, wenn die Eigenschaft der Fläche als Theil eines öffentlichen Weges nicht bestritten oder durch Verwaltungsbeschluß festgestellt ist. Ist diese Eigenschaft etwa bestritten, so ist der Zwischenpunkt durch die Verwaltung zu entscheiden.**)

Es steht indessen nichts im Wege, eine so zu sagen beschränkte Besitzklage anzustellen; nur darf dieselbe sich nicht in dem petitum des Schutzes im Besitze zuspitzen, sondern muß nur auf Feststellung des Besitzes gerichtet sein zu dem Zwecke, damit die Prozeßrolle in dem eventuell wegen Entschädigung anzustrengenden Eigenthumsprozesse ausgemittelt werde.***) Auch eine Eigenthumsklage ist nicht ausgeschlossen, jedoch muß auch hier das petitum nur darauf gerichtet sein, daß ein Erkenntniß gefällt werde, wonach der Kläger bisher das Eigenthum der fraglichen Fläche gehabt und deßhalb Entschädigung zu besprechen habe. In gleicher Weise ist das petitum bei der Hypothekarklage oder bei der Negatorienklage zu modificiren und auf Zahlung der Entschädigung zu beschränken. Beispielsweise sei hier noch erwähnt,†) daß ein Privatmann mit einer Klage gegen eine Gemeinde auf Entschädigung wegen weggenommenen Landes abgewiesen worden ist, weil das Gericht annahm, daß das Stück Land, das seit 30 Jahren als öffentlicher Weg benützt worden, durch die Gemeinde ersessen worden sei.

Ueber die hier abgehandelten Punkte möge verglichen werden: Cormenin I, 498, Proudhon II, 799—805, Dufour III, 259; insbesondere sind zu erwähnen die Urtheile des Münchener obersten Gerichtshofes von 1852 (Amtsbl. S. 606), von 1853 (Amtsbl. S. 606) und von 1860 (Amtsbl. S. 1082).

19. Eine hier sich anschließende Frage ist noch speciell zu erörtern. Wenn nämlich die Verwaltungsbehörde die Frage, ob eine

---

*) Dufour III, 257.

**) Garnier II S. 217, Serrigny quest. 512, 516 comp. II. 431. Der Staatsrath hat 16. August 1808 ausdrücklich ausgesprochen, daß die Gerichte die Breite des Weges nicht bestimmen dürfen. Ledru-Rollin Bd. I 196.

***) Garnier I S. 418, Dufour V, 83, Dareste 258, 259.

†) Cotelle III 367.

Fläche den Theil eines öffentlichen Weges bilde und innerhalb der Grenzen desselben liege, bejahend entschieden hat, so ist durch die Eigenschaft der Entscheidung als einer einen entstandenen Streit schlichtenden oder deklarativen möglicher Weise ausgesprochen, daß die Fläche (man denke z. B. an eine schon vor langer Zeit stattgehabte aber nicht mehr nachweisbare Erwerbung derselben) schon längere Zeit, vielleicht schon seit 40 Jahren einen Theil eines öffentlichen Weges bilde und mithin seit dieser Zeit als res publica der Ersitzung durch Dritte oder dem Civilbesitze nicht unterworfen sei. Wenn in diesem Falle durch die Entscheidung der Verwaltungsbehörde dem Ausspruche des Richters präjudicirt würde, so wäre offenbar in vielen Fällen die Anstellung jeder Besitz- oder Eigenthumsklage gegen den Wegeigenthümer behufs Erlangens einer Entschädigung vergeblich. Betrachtet man jedoch den Umstand, daß die Verwaltung bloß die öffentlichrechtliche Qualität der Fläche in ihrem Beschlusse feststellt und daß daher, auch wenn die Gerichte in ihren Erwägungen von der Ueberzeugung geleitet wären, daß die fragliche Fläche nicht immer einen Theil der Wegfläche gebildet habe, kein Eingriff in das Gebiet der Verwaltung geschieht: berücksichtigt man ferner, daß Gerichte und Verwaltung, mögen sie beliebige Erwäggründe benützen, in keine Collision gerathen, wenn sie nur in dem Dispositiv ihrer Beschlüsse sich nicht bekämpfen*) und berücksichtigt man endlich, daß dem betheiligten dritten Eigenthümer die Verfolgung seiner Privatansprüche durch die Verwaltung nicht ohne Noth erschwert werden darf, so ergibt sich der Schluß, daß den Gerichten behufs Ausmittelung der Entschädigung keine Schranken zu ziehen und daß dieselben an die Erwägungsgründe des bezüglichen Verwaltungsbeschlusses nicht gebunden sind.**)

In diesem Sinne hat auch der französische Staatsrath öfter entschieden.***) Oefter werden den Gerichten bei Würdigung der Frage des Beginnes des Annalbesitzes oder der Ersitzung von öffentlichen Wegen Schwierigkeiten sich darbieten, wenn es sich um Straßen oder Straßenstrecken handelt, die theilweise oder ganz von der Verwaltung nicht mehr berücksichtigt werden und als stillschweigend (s. Nr. 13) verlassen und zu gewöhnlichem Eigenthume so zu sagen degradirt zu betrachten sind. Da an einer res extra commercium kein Besitz zulässig ist, so kann der Annalbesitz und die Ersitzung seitens Dritter erst dann beginnen, wenn die Eigenschaft der Fläche als res publica geschwunden ist.

---

*) S. Entscheidung des obersten Gerichtshofes vom 20. Oktober 1871. Amtsbl. S. 1976.

**) Serrigny compét. II 425.

***) Garnier II, S. 106.

Hier wird der Richter dann immer annehmen müssen, daß behufs Zerstörung der Eigenschaft der Parzelle als domaine public einige Zeit vorübergegangen sein muß, bis die Zeit des Besitzes und der Ersitzung seitens des Privaten zu laufen beginnt.*)

§ IV.

Von der Natur der dem benachbarten Grundeigenthume zu Gunsten der öffentlichen Wege auferlegten Beschränkungen (servitudes d'utilité publique).

Gesetze.

1. Art. 649 c. c. Les servitudes établies par la loi ont pour objet l'utilité des particuliers.
2. Art. 650 ibid.: Celles établies pour l'utilité publique ou communale ont pour objet le marchepied le long des rivières navigables ou flottables, la construction ou réparation des chemins et autres ouvrages publics ou communaux. Tout ce qui concerne cette espèce de servitude est determiné par des lois ou des règlements particuliers.

20. Wir haben schon gezeigt, daß es möglich ist, zu Gunsten von öffentlichen Wegen Servituten durch Privatvertrag zu erwerben und gelten bezüglich derselben die gewöhnlichen civilrechtlichen Grundsätze. Es gibt aber zu Gunsten der Herstellung und Unterhaltung von öffentlichen Wegen eine Reihe von Beschränkungen im Gebrauche des benachbarten Privateigenthumes, welche die oben erwähnten Gesetzartikel als gesetzliche Dienstbarkeiten, constituirt zum öffentlichen Nutzen, bezeichnen (servitudes d'utilité publique) und welche sich wieder von den Beschränkungen im Gebrauche des Eigenthumes aus polizeilichen Rücksichten**) unterscheiden.

Die Ausscheidung dieser letztgenannten Beschränkungen im Gebrauche des Privateigenthumes von den erstgenannten oder von den eigentlichen Servituten ist nicht allein den Gesetzen, sondern auch den thatsächlichen Verhältnissen mehr entsprechend, da es sich bei diesen Beschränkungen (d. h. den eigentlichen servitudes d'util. publ.), wie wir sehen werden, nicht allein darum handelt, daß der beschränkte Eigenthümer sich gewisser Eigenthumshandlungen enthält, sondern öfter auch darum, daß er zu Gunsten der Straße Eingriffe seitens des Straßeneigenthümers in sein Eigenthum dulden muß.

---

*) Ueber diese Frage möge verglichen werden Proudh. I. 266, 273, 276 und II, 117—121 und dessen Ansicht billigend Cotelle III, 364.

**) Art. 537 und 552 c. c., speciell bei Wegen nach Art. 367 Nr. 12. Str.-Gesetzb.

Läßt man ferner die seltenen Fälle weg, in denen ein Grundeigenthümer zu Gunsten der Erhaltung der Straße zu einer positiven Handlung verpflichtet ist (wie z. B. beim Reinigen der Gräben an großen Straßen) — wir glauben, daß es auch durch den Text des Art. 650 c. c. geboten ist, solche Fälle wegzulassen —, so steht nichts im Wege, die Servitutentheorie des Civilrechtes analog anzuwenden und die fraglichen servitudes d'utilité publique mit Rücksicht auf Art. 637 c. c. zu definiren als gesetzliche Grunddienstbarkeiten des öffentlichen Rechtes, welche zu Gunsten der Herstellung oder Unterhaltung eines öffentlichen Weges auf benachbarten Grundstücken lasten. Mit Weglassung der positiven Verpflichtungen der Eigenthümer benachbarter Grundstücke schwinden dann die Bedenken, welche Jousselin I, 12 veranlaßt haben, für die gesetzlichen öffentlichrechtlichen Servituten eine besondere Definition zu geben.

Es gibt natürlich solche Servituten zu Gunsten verschiedener, öffentlicher Dienste und Interessen; indessen hier haben wir es nur mit den zu Gunsten der öffentlichen Wege bestellten zu thun (servitudes de voirie, im Gegensatz z. B. zu militaires, welche zu Gunsten von festen Plätzen gegeben sind).*)

21. Die servitudes d'utilité publique sind nach Art. 649 c. c. nothwendig gesetzliche Servituten und können demnach nur durch Gesetz oder Verordnung (règlement nach Art. 650 c. c.) entstehen, nie durch Vertrag.

Als dingliche und nicht persönliche Belastungen treffen sie das Grundstück als solches, in wessen Händen sich dasselbe auch befinden mag. Aktiv betrachtet sind diese Servituten, wie die Privatservituten, ein Zubehör des herrschenden Grundstückes, der Straße: da diese selbst eine res publica extra commercium und somit der Ersitzung nicht unterworfen ist, so sind auch die fraglichen Servituten als Zubehör der res publica dem Verluste durch etwaigen Nichtgebrauch oder usucapio libertatis seitens des belasteten Eigenthümers nicht ausgesetzt, wie überhaupt jede Privatdisposition über dieselben unzulässig ist. Da sie einen Theil des öffentlichen Weges, der res publica, bilden, und da die Verwaltungsbehörden in streitigen Fällen über die Qualität einer Sache als res publica (domaine public) und über deren Grenzen entscheiden, so entscheiden dieselben auch folgerichtig darüber, ob eine derartige Servitut vorhanden ist, welchen Bestand, welche Wirkungen dieselbe hat und inwieweit sie das praedium serviens belastet. Bei Collision mehrerer öffentlicher Zwecke, zu deren Gunsten öffentliche Servituten gegeben sind, welche dasselbe Grundstück belasten sollen, ist

*) S. Jousselin I, 21 und Proudh. I, 323.

das höhere Interesse entscheidend.*) Die Feststellung einer Servitut als einer öffentlichrechtlichen (d'utilité publique) ähnlich wie die Feststellung von Eigenthum als domaine public hat die Wirkung, daß alle der Ausübung der Servitut im Wege stehenden Privatrechte sich in ein Recht auf Entschädigung auflösen.

Die zuständige Verwaltungsbehörde ist, wie wir oben Nr. 17 des Näheren auseinandergesetzt haben, das Bezirksamt.

22. Die Servituten, welche der Art. 650 c. c. im Auge hat, sind folgende:

1. Das Ausgraben benachbarter Grundstücke behufs Gewinnung von Materialien zur Herstellung und Unterhaltung von Straßen.**)

2. Die Baulinie (alignement), in soweit deren Folgen darin bestehen, daß Gebäude, Mauern und dergl., welche nicht auf dieser Linie stehen, nicht mehr unterhalten werden dürfen.***)

3. Das Ausstocken der Waldungen (essartement) längs der Straßen.†)

4. Der Leinpfad (§ XIX) und Flößerpfad (§ XX), eine die Grundstücke an öffentlichen Flüssen oder an Floßbächen zu Gunsten des Schiff- und Floß-Verkehres belastende Servitut (c. c. Art. 650).

5. Die den Grundstücken neben großen Straßen auferlegte Servitut, wonach dieselben die aus der Grabenreinigung herkommenden Materialien aufnehmen müssen. (§ VIII.)

6. Auch die den angrenzenden Grundstücken obliegende Last, die Pflanzung von Bäumen bis an den äußersten Rand der Straße,††) sowie die überhängenden Aeste zu dulden, läßt sich als öffentlichrechtliche, gesetzliche Servitut bezeichnen. (§ IX).

7. Proudhon I, 331 und Garnier I, S. 24 ff. erklären noch als eine hierhergehörige Servitut das den Reisenden zustehende Recht, das benachbarte Privateigenthum zu betreten, als Weg zu benützen, und zu diesem Zwecke selbst Einschließungen zu zerstören (déclore), wenn der öffentliche Weg ungangbar oder unfahrbar ist. In dem Gesetze vom 20. September bis 6. Oktober 1791 heißt es nämlich in Tit. II Art. 41 (publ. Rudler IV, 234):

> Tout voyageur qui déclora un champ pour se faire un passage dans sa route, paiera le dommage fait au propriétaire et de plus une amende de la valeur de 3 journées de travail, à moins que le juge de paix du canton ne décide que le chemin public était

---

*) Vergl. Jousselin I, 60, I, 24, II, 329, Dareste S. 252—256 und bes. S. 261, Serr. comp. II, 320 und Cotelle III, 270 f. f.

**) Proudh. I, 336 (s. § V.)

***) Proudh. I 325 (s. § VI).

†) Proudh. I, 323 (s. § VII).

††) S. Nr. 59.

impraticable, et alors les dommages et les frais de clôture seront à la charge de la communauté.

Diese Gesetzstelle ist als Strafartikel durch Art. 2 des Einführungsgesetzes zu den Strafgesetzbüchern von 1861 beseitigt. Die materiellen Bestimmungen derselben sind aber theilweise wieder aufgelebt in § 17 des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871 (Reichsgesetzblatt Nr. 42), woselbst gesagt ist: „In besonderen Fällen, in denen die gewöhnlichen Postwege gar nicht oder schwer zu passiren sind, können die ordentlichen Posten, die Extraposten-Kuriere und Estafetten der Neben- und Feldwege, sowie der ungehegten Wiesen und Aecker sich bedienen, unbeschadet jedoch des Rechtes der Eigenthümer auf Entschädigung." Die neue Servitut ist also eine beschränktere, als die des französischen Rechtes, indem sie nur zu Gunsten des Postdienstes constituirt ist und nur auf nicht umfriedeten Grundstücken lastet. Für die Ausübung der Servitut ist Entschädigung durch die zur Unterhaltung der Straße verpflichteten Personen (Corporationen) geschuldet und sind die Entschädigungsklagen durch die Verwaltungsbehörde*) zu entscheiden.

8. Schließlich sei hier, an die eigentlichen Servituten anknüpfend, noch einer öffentlichrechtlichen Verpflichtung der Straßenangrenzer erwähnt, die § 20 des Reichspostgesetzes in folgender Weise geschaffen hat: „Wenn den ordentlichen Posten, Extraposten, Kurieren oder Estafetten unterwegs ein Unfall begegnet, so sind die Anwohner der Straße verbunden, denselben die zu ihrem Weiterkommen erforderliche Hilfe gegen vollständige Entschädigung schleunigst zu gewähren." Ueber die Entschädigungsfrage zu entscheiden liegt in der Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde (der Bezirksämter nach Nr. 17), da hier eine öffentlichrechtliche Verpflichtung in Frage ist.

Wir werden von den drei zuerst erwähnten Servituten in den nächsten §§ handeln, während wir die Darstellung des Leinpfades und Flößerpfades, als besonderer Arten von Straßen, in den speciellen Theil verweisen; die oben unter Nr. 5 und 6 angegebenen Servituten werden ihre Darstellung bei dem Kapitel der Straßengräben und Baumpflanzungen finden.

23. Bei Würdigung der Frage der Entschädigung für die Constituirung und Ausübung der öffentlichrechtlichen, gesetzlichen Servituten muß vor Allem vorausgeschickt werden, daß dieselben keine Expropriation des Eigenthumes bedingen,**) daß daher auch auf die Entschädigungsfrage nicht die Grundsätze unseres Gesetzes vom 17. November 1837 angewendet werden können; auch wiederholt daran ist zu erinnern, daß die Grundsätze dieses Gesetzes über Entschädigung

*) S. Nr. 25.
**) Jousselin I, 17.

wegen der zu öffentlichen Zwecken auf dem Expropriationswege erworbenen Servituten (Art. I des Gesetzes) nicht anwendbar sind, da dieses Gesetz Privatservituten im Auge hat, welche abgesehen von dem Zwange durch Vertrag errichtet werden müßten, während es sich in unserm Falle um Servituten handelt, die das Gesetz geschaffen hat und die dem öffentlichen Rechte angehören.

Untersuchen wir die Frage, ob für die gesetzlichen, öffentlichrechtlichen Servituten grundsätzlich und im allgemeinen, d. h. abgesehen von einzelnen Servituten, für welche die sie begründenden speciellen Gesetze Entschädigung festgesetzt haben, Entschädigung zu gewähren sei, so stoßen wir auf drei Meinungen. Die erste geht dahin, daß für alle diese Servituten Entschädigung zu gewähren sei, und stützt sich auf die allgemeinen Rechtsgrundsätze, wonach Jeder den Schaden, den er anrichtet, zu vergüten habe, wie dies Art. 545, 1382 und 1383 c. c. festsetzen und wie dies z. B. bezüglich der Servitut des Leinpfades das Dekret vom 22. Januar 1808 in Anwendung der allgemeinen Grundsätze anerkenne.

Eine zweite, vermittelnde Ansicht, von Serrigny comp. II, 485 vertheidigt, geht dahin, daß man unterscheiden müsse zwischen Servituten, die den Eigenthümer des praedium serviens verpflichten, Handlungen zu dulden, die ihn im Genusse seines Eigenthumes förmlich schmälern (z. B. die Ausgrabung von Materialien zu Straßenbauten) und zwischen Servituten, die den Eigenthümer des praedium dominans zwar nicht ermächtigen, positive Handlungen auf dem praedium serviens vorzunehmen, die aber den Eigenthümer im freien Gebrauche seines Grundstückes beschränken (z. B. Verbot des Reparirens von Häusern, die außerhalb der Baulinie stehen). Während für die erste Classe von Servituten Entschädigung zu leisten sei wegen positiver und sicherer Nachtheile, die dem praedium serviens zugehen, sei für die zweite Classe, bei der es sich oft um keinen oder nur um einen problematischen Nachtheil handle, keine Entschädigung geschuldet.

24. Die ganz überwiegende Meinung der Rechtsgelehrten und der Praxis geht dahin, daß die dritte Meinung die richtige sei, wornach für die fraglichen Servituten grundsätzlich keine Entschädigung geschuldet*) und daß letztere nur dann gewährt werde, wenn specielle Gesetze (z. B. Decret 22. Januar 1808, resp. Wasserbenützungsgesetz Art. 20 beim Leinpfade) sie zusprechen. Den geeignetsten Anknüpfungspunkt zur Begründung dieser Ansicht geben die gesetzlichen Servituten des Civilrechtes ab, für die Niemand eine Entschädigung zuläßt. Der Grund, warum für die gesetzlichen, privatrechtlichen Servituten

---

*) Vergl. auch in diesem Sinne Blätter für administrative Praxis Bd. XX., S. 348.

dem Eigenthümer des praedium serviens keine Entschädigung geschuldet wird, ist auch bei den öffentlichen Servituten zutreffend. Es handelt sich nämlich um gegenseitige Beschränkungen und um gegenseitige Vortheile, so daß dem einen Grundstück in anderer Form wieder gegeben, was ihm zu Gunsten des andern genommen wird und bei unseren Servituten ist die Nachbarschaft einer Straße so zu sagen der Vortheil, den das Nachbargrundstück zur Ausgleichung erhält. Ferner ist zu berücksichtigen, daß das Decret vom 22. Januar 1808 nicht nöthig gehabt hätte, wegen des Leinpfades die Entschädigungspflicht auszusprechen, wenn diese Pflicht grundsätzlich bestünde. Die Art. 544 und 552 c. c., welche festsetzen, daß Jedermann sein Eigenthum beliebig benützen könne, jedoch unter Berücksichtigung der Polizeivorschriften und unter Ausschluß eines jeden Gebrauches, der den Gesetzen zuwiderläuft, möchten wir indessen nicht als Beweismoment gelten lassen.*) In den betreffenden Artikeln sind nämlich offenbar nicht gesetzliche Servituten gemeint, sondern polizeiliche Vorschriften und Einschränkungen (wie z. B. in Art. 367 Nro. 12 des Str.-Ges.), wegen deren Duldung wohl Niemand eine Entschädigung beanspruchen kann.**) Dagegen möchten wir den Schlußsatz des Art. 650 c. c. beiziehen, wo auf besondere Gesetze und Verordnungen wegen der fraglichen Servituten erwiesen wird. Nur wenn diese eine Entschädigung zubilligen, die nach Art. 555 c. c. nur im Falle der Expropriation gegeben wird, ist sie geschuldet.***)

25. Wer ist zuständig, über die Frage der Entschädigung im vorliegenden Falle zu entscheiden, d. h. darüber, ob für die fraglichen Servituten eine Entschädigung und in welcher Höhe dieselbe geschuldet sei? Wenn wir den Satz im Auge behalten, daß die Verwaltung über alle Klagen entscheidet, deren Grund dem öffentlichen Rechte angehört, so dürfte die Zuständigkeit der Verwaltung kaum einem Zweifel unterworfen sein. In der That ist der Grund der Klage eine Beschädigung, die durch Ausübung einer dem öffentlichen Rechte angehörigen Servitut entsteht und mithin im öffentlichen Rechte wurzelt, gleichwie z. B. bei der privatrechtlichen Servitut des Nothweges der Richter über die aus Ausübung der Servitut abgeleitete Entschädigungsforderung erkennt. Die Zuständigkeit der Verwaltung bleibt bestehen, mag der Beklagte der Staat oder ein sonstiger Unternehmer resp. Eigenthümer der Straße sein, z. B. eine Eisenbahngesellschaft.†)

*) s. auch oben Nr. 20.

**) Proudhon II, 915 f. f.

***) In diesem Sinne sind zu vergleichen Jousselin I, S. 63 und 137, II, 381, Demolombe Band 6, S. 7, 113, 304, Urtheil des Appellhofes von Nancy, abgedruckt bei Proudhon II, 100 Anm.

†) Hierüber ist zu vergleichen Macarel cours Band III S. 303, Serr. comp. II, 457 und 488, Joussellin II, 383. I, 77.

Die bei Jousselin citirte Entscheidung des Staatsrathes, wornach im Falle des Art. 643 c. c., Wasserbenützungsgesetz Art. 38 (Expropriation einer Quelle zu Gunsten einer Gemeinde) die Entschädigung an die Gerichte verwiesen worden ist, erklärt sich wohl daraus, daß die fragliche Servitut im Civilrechte unter den Privatservituten abgehandelt ist und nicht als öffentlichrechtliche Servitut erscheint. Unser neueres Recht hat von der Verwaltungs-Zuständigkeit nur bei zwei von unsern Servituten bezüglich der Entschädigung eine Ausnahme zu Gunsten der Gerichte getroffen, nämlich für die Servitut des Ausgrabens fremder Grundstücke, sowie unter gewissen Voraussetzungen zu Gunsten des Lein- und Flößer-Pfades. Hier haben nach der Verordnung vom 6. November 1817*) und nach dem Wasserbenützungsgesetze Art. 20 und 70 die Gerichte zu entscheiden.

Die zum Austrage der Entschädigungsklage zuständige Verwaltungsbehörde ist in Anwendung der Verordnung vom 6. November 1817 ,die Kreisregierung,**) da es sich um einen Schaden, veranlaßt durch Verwaltungs-Anordnungen, gelegentlich der Ausführung von öffentlichen Arbeiten handelt, während die Bezirksämter, wie schon oben unter Nr. 21 bemerkt ist, über den Bestand und Umfang der Servitut zu erkennen haben.

§ V.

Von der Ausbeutung fremder Grundstücke behufs Gewinnung von Material für Herstellung und Unterhaltung von Straßen.

Gesetze und Verordnungen.

1. Arrêt du conseil vom 7. September 1755.

Art. 1. Les arrêts du conseil des 3. octobre 1667, 3. décembre 1672 et 22. juin 1706 seront exécutés selon leur forme et teneur; en conséquence, **les entrepreneurs de l'entretien du pavé de Paris, ainsi que ceux des autres ouvrages ordonnes pour les ponts, chaussées et chemins du royaume,** turcies et levées des rivières de Loire, Cher et Allier et autres y affluents pourront **prendre la pierre, le grès, le sable et autres matériaux** pour l'exécution des ouvrages, dont ils sont adjudicataires, dans tous les lieux **qui leur seront indiqués par les devis et adjudications des dits ouvrages, sans néanmoins qu'ils puissent les prendre dans les lieux qui seront fermés de murs ou autre clôture équivalente,** suivant les usages du pays. Fait S. M. défense aux seigneurs ou propriétaires desdits

*) S. § V.
**) S. § XV.

lieux non clos de leur apporter aucun trouble ni empêchement, sous quelque prétexte que ce puisse être à peine de toute perte, dépens, dommages et intérêts, même d'amende et de telle autre condamnation qu'il appartiendra selon l'exigence des cas, sauf néanmoins aux dits seigneurs et propriétaires à se pourvoir contre les dits entrepreneurs pour leur dédommagement ainsi qu'il sera réglé ci après: dans le cas **où les matériaux indiqués par les devis ne seront pas jugés convenables ou suffisans, les inspecteurs généraux ou ingenieurs pourront en indiquer à prendre dans d'autres lieux;** mais ces **dites indications seront données par écrit** et signées des dits inspecteurs ou ingénieurs. Veut S. M. que les entrepreneurs ne puissent faire aucun autre usage des matériaux qu'ils auront extraits des terres appartenant aux particuliers, que de les employer dans les ouvrages dont ils sont adjudicataires, à peine de tous dommages et intérêts envers les propriétaires et même de punition exemplaire.

Art. 2. Les dits inspecteurs généraux et ingénieurs indiqueront autant qu'ils le pourront, pour prendre les dits matériaux, les lieux **où leur extraction causera le moins de dommage; ils s'abstiendront, autant que faire se pourra, d'en prendre dans les bois;** et dans les cas, où l'on ne pourrait s'en dispenser sans augmenter considérablement le prix des ouvrages, veut S. M. que les entrepreneurs ne puissent mettre des ouvriers dans les bois appartement à S. M. ou aux gens de main morte, même dans les lisières et aux abords des forêts et distances prohibées par les règlements, sans en avoir pris la permission des grand maîtres des eaux et forêts ou des officiers des maîtrises par eux commis, qui constateront les lieux où il sera permis aux dits entrepreneurs de faire travailler, et la manière dont se fera l'extraction des dits matériaux comme **aussi les chemins par lesquels ils les voitureront:** voulant S. M. que, dans les cas où les dits officiers auraient quelque réprésentation à faire pour la conservation des dits bois, ils en adressent sans retardement leur mémoire au sieur contrôleur général des finances pour y être statué par S. M.

Art. 3. Les **propriétaires** de terrains sur lesquels les dits matériaux auront été pris seront **pleinement et entièrement dédommagés, de tout le préjudice, qu'ils auront pu en souffrir tant par la fouille pour l'extraction des dits matériaux que par les dégâts auxquels l'enlèvement aurait pu donner lieu.** Sera payé le dit dédommagement aux dits propriétaires par les entrepreneurs, suivant l'estimation qui en sera faite par l'ingenieur qui aura fait le devis des ouvrages; et en cas que les dits propriétaires ne voulussent pas s'en apporter à la dite estimation, il sera ordonné un rapport de trois nouveaux experts nommés d'office, dont les dits propriétaires seront tenus d'avancer les frais. Veut S. M. que **les dits entrepreneurs rejettent,** en outre, **à leurs frais et dépens dans les fouilles et ouvertures, qu'ils auront faites les terres et décombres qui en seront provenus.**

2. Arrét du conseil vom 20. März 1780.

Le roi étant informé des difficultés, qui s'élèvent journellement dans la généralité de Rouen, particulièrement dans l'élection

du Pont l'Evêque, ou sujet de l'extraction des matériaux nécessaires à la construction et entretien tant de la nouvelle route d'Honfleur à Lisieux, que de celle de Lisieux à Caen; que les propriétaires, en cherchant à se prévaloir de quelques dispositions peu précises de l'art. 1 de l'arrêt du conseil du 7. septembre 1755, s'opposent à ce que les entrepreneurs aient la faculté de les prendre dans tous les terrains indistinctement, lorsqu'ils se trouvent clos; qu'il en est resulté des contestations, qui ont été portées devant les juges ordinaires et dans lesquelles les entrepreneurs ont été condamnés en des dommages et intérêts envers les propriétaires, d'après les dispositions de l'arrêt du 7. septembre 1755; Sa Majesté, **désirant faire cesser les difficultés, s'est fait répresenter l'arrêt du 7. septembre 1755;** et elle a jugé que la prohibition, qu'il contient, de prendre les matériaux nécessaires pour la confection des grandes routes dans les lieux qui sont fermés de murs ou autres clôtures équivalentes, suivant les usages du pays ne **doit s'entendre que des cours et jardins, vergers et autres possessions de ce genre et qu'elle ne peut s'étendre aux terres labourables, herbages, prés, bois, vignes et autres terres de la même nature, quoique closes;** que s'il en était autrement, il y aurait impossibilitè de construire et d'entretenir la nouvelle grande route d'Honfleur à Lisieux, ainsi que celle de Lisieux à Caen, l'usage dans l'étendue du Pont-l'Evêque étant d'y clore toutes les terres indistinctement de murs, de haies ou de fossés; et les ouvrages pour la perfection des routes dont il s'agit étant par cette raison, restés depuis trois ans en souffrance, le public se trouve privé de l'avantage de ces deux routes, également importantes pour le commerce et le passage des troupes; Sa Majesté, voulant faire connaître ses intentions à ce sujet; ouï le rapport de sieur Moreau de Beaumont, conseiller d'Etat ordinaire et au conseil royal des finances: le roi étant en son conseil, **interprétant en tant que de besoin les dispositions de l'arrêt du 7. septembre 1755 a autorisé et autorise les entrepreneurs de la construction et entretien de la nouvelle grande route d'Honfleur à Lisieux, ainsi que de celle de Lisieux à Caen, à prendre les pièces, grès, sables et cailloux nécessaires sur toutes les terres labourables, herbages, vignes, prés, bois et autres terrains équivalens, quoique fermés de clôtures de pierres sèches, de haies ou de fossés, á l'exception néanmoins des cours, jardins et vergers entourés de murs;** le tout sur l'indication des lieux propres à l'extraction des matériaux qui sera donnée par écrit aux dits entrepreneurs et visée par l'intendant de la généralité de Rouen, à la charge par les dits entrepreneurs d'acquitter les indemnités qui seront dues aux propriétaires des terrains conformément aux dispositions de l'art. 3 de l'arrêt du 7. septembre 1755 qui sera exécuté selon sa forme et teneur, en tout ce qui ne sera pas contraire au présent arrêt.

3. Gesetz vom 12.—28. Juli 1791 über die Bergwerke (publicirt C. 60 S. 2).

art. 2. Il n'est rien innové à l'extraction des sables, craies, argiles, marnes, pierres à bâtir, marbres, ardoises, pierres à chaux et à plâtre, tourbes, terres vitrioliques, ni de celles connues

sous le nom de cendres, et généralement de toutes substances autres que celles exprimées dans l'article précédent (d. h. mines et minières, tant métalliques que non métalliques ainsi que des bitumes, charbons de terre ou de pierres et pyrites) qui continueront d'être exploitées par les propriétaires sans qu'il soit nécessaire d'obtenir aucune permission. Mais à défaut d'exploitation de la part des propriétaires des objets énoncés ci-dessus et dans le cas seulement de **nécessité pour les grandes routes ou pour des travaux d'une utilité publique, tels que ponts, chaussées,** canaux de navigation, monumens publics, ou tous autres établissements et manufactures d'utilité générale, **les dites substances pourront êtres exploitées d'après la permission du directoire du département,** donnée sur l'avis du directoire du district, par tous entrepreneurs et propriétaires des dites manufactures, **en indemnisant le propriétaire tant du dommage fait à la surface que de la valeur des matières extraites,** le tout de gré à gré ou à dire d'experts.

4. Decret vom 28. September — 6. October 1791 concernant les biens et usages ruraux et la police rurale Section VI. art. 1 (nicht publicirt).

Les agens de l'administration ne pourront fouiller dans un champ pour y chercher **des pierres, de la terre** ou **du sable** nécessaires à **l'entretien** des grandes routes ou autres ouvrages publics, **qu'au préalable ils n'aient averti** le propriétaire et qu'il ne soit justement indemnisé à l'amiable ou à dire d'experts **conformément à l'article 1er du présent décret.** Dieser art. 1. Sect. I. des Gesetzes lautet mit Weglassung des nicht hierher gehörigen Inhaltes:

Toute propriété territoriale est sujette . . . . aux sacrifices, que peut exiger le bien général sous la condition d'une juste et **préalable** indemnité (publicirt bei Rubler IX., 140).

5. Gesetz vom 16. September 1807.

Art. 55. Les terrains occupés pour prendre les matériaux nécessaires aux routes et aux constructions publiques pourront être payés aux propriétaires comme s'ils eussent été pris pour la route même. — **Il n'y aura lieu à faire entrer dans l'estimation la valeur des matériaux à extraire, que dans les cas où l'on s'emparerait d'une carrière déjà en exploitation;** alors les dits matériaux seront évalués **d'après leur prix courant, abstraction faite de l'existence et des besoins de la route pour laquelle ils seraient pris,** ou des constructions auxquelles on les destine.

Art. 56. Les experts pour l'évaluation des indemnités relatives à une occupation de terrains dans les cas prévus au présent titre, seront nommés, **pour les objets de travaux de grande voirie** l'un par le propriétaire, l'autre par le préfet; et le tiers expert, s'il en est besoin, sera de droit l'ingénieur en chef du département: **lorsqu'il y aura des concessionaires,** un expert sera nommé par le propriétaire, un par le concessionaire et le tiers expert par le préfet. Quant aux **travaux des villes** un expert sera nommé par le propriétaire, un par le maire de la ville ou de l'arrondissement pour Paris et le tiers expert par le préfet.

Art. 57. Le contrôleur et le directeur des contributions donneront leur avis sur le procès-verbal d'expertise, qui sera soumis, par le préfet, à la déliberation du conseil de préfecture; le préfet pourra dans tous les cas faire faire une nouvelle expertise.

6. Decret vom 6. September 1813 portant annulation d'un arrêt du conseil de préfecture du département des Landes, par lequel il avait été accordé une indemnité pour des matériaux extraits de carrières, qui n'étaient pas en exploitation régulière.

Napoléon . . . . vu l'arrêt du conseil de préfecture du département des Landes du 6. janvier 1813, par lequel il est accordé au sieur Lasalle, propriétaire des carrières de Rudé, commune de Poydessaux, une indemnité à raison 1e de la valeur des matériaux extraits par le sieur Labbé, entrepreneur d'une partie de la route impériale Nr. 11 de Paris en Espagne; 2e des dommages résultant de l'extraction; — Vu la loi du 16. septembre 1807 portant art. 55 (s. oben). Considérant que l'on ne peut réputer carrière en exploitation que celle qui offre au propriétaire un revenu assuré, soit qu'il l'exploite régulièrement par lui-même et pour ses besoins, soit qu'il en fasse un objet de commerce en l'exploitant regulièrement par lui-même ou par autrui; — Que les carrières de Rudé n'étaient point en exploitation lors de l'extraction faite par l'entrepreneur Labbé; — Que le conseil de préfecture, en accordant au sieur Lasalle une indemnité à laquelle il ne pouvait prétendre, auxtermes de la loi précitée, **que dans le cas où les carrières eussent été en exploitation régulière à l'époque de l'extraction** faite par l'entrepreneur de la route d'Espagne, a évidemment contrevenu à l'esprit et la lettre de cette loi, et que l'interprétation qu'il lui donne tendrait à consacrer une violation manifeste de tous les principes: Notre conseil d'état entendu nous avons décrété et décrétons ce qui suit;

Art 1e: L'arrèté du conseil de préfécture du département des Landes est annullé. 2e Il sera procédé à une nouvelle expertise de l'indemnité due au sieur Lasalle; cette indemnité n'aura pour objet **que les dommages causés à les propriétés par l'extraction et le transport des matériaux provenant des carrières du dit sieur Lasalle.**

7. Königliche Verordnung vom 6. November 1817, Art. III. b.

In die Competenz der gewöhnlichen Gerichte gehört die Entscheidung über Forderungen und Contestationen, welche die Entschädigungen betreffen, die den Eigenthümern für weggenommene **oder ausgegrabene** Grundstücke zur Anlegung und Unterhaltung von Straßen, Kanälen, Dämmen und andern öffentlichen Arbeiten gebühren; **die Erkenntniß über die Nothwendigkeit der Hinwegnahme oder Ausgrabung der Grundstücke gehört jedoch zu den Attributionen der Verwaltungsbehörde.** Hierdurch wird Art. 4 des Gesetzes vom 28. pluviose VIII. beseitigt, soweit es dort heißt: „Le conseil de préfecture prononcera . . . . . sur les demandes et contestations concernant les indemnités dues aux particuliers à raison des **terrains** pris aux **fouilles pour la confection des chemins,** canaux et autres ouvrages publics."

8. Abschied für die Stände-Versammlung von 1837 lit. C. (Amtsblatt 1837 S. 532).

„Den Entwurf in Betreff der Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke sanctioniren Wir mit den von den Ständen vorgeschlagenen Modificationen .... Hiebei setzen wir ausdrücklich voraus, daß zufolge dieses Gesetzes in den eigenthümlichen Verhältnissen der Brandversicherung, der Kriegsperäquation, des Salpeterwesens, des Bergbaues und des **Straßenbaues hinsichtlich der Kiesgruben, sowie überhaupt in allen anderen dergleichen Sachen, über welche ... im Rheinkreise neben dem Gesetze vom 8. März 1810 besondere Gesetze und Verordnungen bestanden und vollzogen worden sind, weder in formeller, noch in materieller Hinsicht eine Aenderung eintrete.**"

9. Strafgesetzbuch § 370, 2:

Mit Geldstrafe bis zu 50 Thalern oder mit Haft wird bestraft: Wer unbefugt .... aus Grundstücken, welche einem Andern gehören, Erde, Lehm, Sand, Grund und Mergel gräbt, Plaggen oder Bülten haut, Rasen, Steine, Mineralien, zu deren Gewinnung es einer Verleihung, einer Concession oder einer Erlaubniß der Behörde nicht bedarf, oder ähnliche Gegenstände wegnimmt.

26. Ehe wir auf die nähere Schilderung der auf die Ausbeutung fremder Grundstücke zu Straßenzwecken bezüglichen Rechtssätze eingehen, scheint es nöthig, hier zwei Vorfragen zu besprechen.

Die erste betrifft die Anwendung älterer französischer Gesetze. Durch Titre I. art. 29 des Decretes vom 19./22. Juli 1791 (police municipale) wurden nämlich aufrecht erhalten alle »règlemens, qui subsistent touchant la voirie«, eine Bestimmung, die am Ende für Frankreich in den damaligen Grenzen selbstverständlich war. Ebenso verweist Art. 650 c. c. bezüglich gewisser, das Straßenwesen betr. Bestimmungen auf besondere Gesetze oder Verordnungen. Der vorhin erwähnte Artikel 29 wurde nun auch durch Rudler IX, 82 in den vier s. g. rheinischen, von Deutschland abgerissenen Departementen veröffentlicht und hätte hier folgerichtig die Bedeutung haben müssen, daß die dort bestehenden, älteren Straßengesetze bestehen bleiben. Nichtsdestoweniger hat aber die französische Jurisprudenz und die der Cassationshöfe zu München und Berlin, ersterer in Uebereinstimmung mit dem Appellhofe in Zweibrücken angenommen, daß zufolge des Art. 29 des Ges. 19./22. Juli 1791 die älteren Straßengesetze Frankreichs auch in den durch die Revolutionskriege mit Frankreich verbunden gewesenen Ländern Geltung haben. Hierüber möge verglichen werden das Cass.-Urtheil 8. Januar 1851, abgedruckt im Kreisamtsblatte 1851 S. 720. In gleichem Sinne sprechen sich auch aus Garnier II., 18 und Serrigny comp. II., 398 u. f., wo selbst die unbedingte Geltung der alten Straßengesetze und Verordnungen, auch wenn sie z. B. seiner Zeit nicht in den Parlamenten registrirt worden sind, behauptet und wo auch für Frankreich nachge-

wiesen wird, daß solche Gesetze im ganzen Lande gelten, auch in den Provinzen, für die sie ursprünglich nicht publicirt worden sind. Ebenso sprechen sich aus Serrigny quest. 120, 121, Jousselin I., 34 u. f., Cottelle III., 211 und Medicus Polizei=Beschl. S. 126 u. f., welch' letzterer Schriftsteller diese Richtung der Jurisprudenz bestätigt, aber nicht ohne Grund deren Richtigkeit bezweifelt. Freilich haben das Einführungsgesetz zu den Strafgesetzbüchern von 1861 Art. 2, sowie diese selbst unter diesen alten Gesetzen, welche fast alle mit Strafbestimmungen versehen sind, bedeutend aufgeräumt; nur wenige derselben haben heute noch Geltung, wie wir gelegentlich sehen werden. Gleichwohl wird es manchmal nothwendig, die außer Kraft getretenen als Auslegungsbehelf zu benützen und deshalb ausführlich anzuführen, besonders dann, wenn, wie z. B. in der vorliegenden Materie oder bei der Baulinie neuere Gesetze deren Inhalt wörtlich oder dem Sinne nach wiedergeben.

Die zweite hier zu erörternde Frage betrifft das Verhältniß der älteren Expropriations=Gesetze und des neuern Gesetzes von 1837 zu einander, sowie das Verhältniß dieser Gesetze zu den Bestimmungen, inhaltlich welcher das den Straßen benachbarte Grundeigenthum gewissen Belastungen und Eingriffen seitens der Straßen=Eigenthümer ausgesetzt ist (Alignement, servitudes d'utilité publique, délimitation du domaine public). Vor dem Gesetze vom 6. September 1807 gab es in Frankreich über die eigentliche Expropriation, d. h. Enteignung von Grund und Boden dem Eigenthume nach keine weiteren Bestimmungen, als den Art. 545 code civil. Neben diesem Art. 545 bestanden zu Gunsten der Straßen die Belastungen des benachbarten Eigenthumes, die wir bereits in den vorhergehenden Paragraphen aufgezählt haben und auf welche die Art. 649 und 650 code civil verweisen, woselbst sie als auf besonderen Gesetzen und Verordnungen beruhende, dem öffentlichen Nutzen dienende Servituten bezeichnet sind. Das Gesetz vom 16. September 1807 über die Austrocknung der Sümpfe beschäftigte sich nur theilweise mit der Expropriation und berührte von den Belastungen des Art. 650 code civil nur das Alignement, ohne an den Grundprincipien des Art. 545 und 650 code civil zu rütteln. Erst das Gesetz vom 8.—18. März 1810 sur les expropriations pour cause d'utilité publique stellte bezüglich der Enteignung von Grund und Boden ein dem Systeme des Rechtsstaates sich näherndes, förmliches Verfahren unter Beiziehung der Gerichte auf und ordnete in dem Schlußartikel 21 an, daß alle dem Gesetze von 1810 widersprechende Bestimmungen des Gesetzes vom 16. September 1807 oder anderer Gesetze als aufgehoben zu betrachten seien. An dem Systeme der öffentlich=rechtlichen Servituten des art. 650 wurde hierdurch nichts geändert. Es folgt nun

das Gesetz vom 17. November 1837, welches bezüglich der Enteignung von Grund und Boden zum Theil neue Grundsätze aufstellte und in Art. 22 das Gesetz vom 8. März 1810 ausdrücklich aufhob. Die Servituten des Art. 650 wurden aber auch durch das Gesetz von 1837 nicht berührt; denn wenn auch in Art. I. von Dienstbarkeiten die Rede ist, mit denen ein Grundstück auf dem Zwangsenteignungswege belastet werden kann, so können darunter nur privatrechtlich und abgesehen von dem Zwange des Expropriations-Gesetzes vertragsmäßig zu erwerbende Dienstbarkeiten gemeint sein, nicht aber solche, die durch das Gesetz constituirt werden und auf Specialgesetze sich gründen, welche dem öffentlichen Rechte angehören.

Wenn nun auch die oben zum Abdrucke gelangte Bestimmung des Abschiedes für die Stände-Versammlung ein von der Staatsregierung zu dem Gesetze von 1837 Art. 23 einseitig gemachter und deßwegen nicht rechtsverbindlicher Zusatz ist, wie der Abgeordnete D. Edel in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 21. Dezember 1870 (Verhandlungen Bd. IV., S. 70) und im Gesetzgebungs-Ausschusse von 1870 (Verhandlungen S. 36) dargelegt hat, so ist doch der Inhalt dieses Zusatzes als eine vollkommen richtige Auslegung der Bestimmungen des Gesetzes von 1837 zu betrachten. Ueber das Ganze möge verglichen werden Proudhon I., 428, Jousselin I., 72, Cotelle III., 236, Medicus Localpolizeibeschlüsse S. 149, welch' letzterer insbesondere mit Recht hervorhebt, daß auf die Baulinie die Bestimmungen des Gesetzes von 1837 nicht anwendbar sind.

27. Gehen wir nunmehr zum eigentlichen Thema unseres Paragraphen über. Wir wissen bereits, daß es erlaubt ist, für Herstellung ꝛc. gewisser Arten von Straßen gegen Entschädigung Land ganz wegzunehmen oder Servituten zu constituiren. Die Gesetze erlauben aber auch, zu Straßenzwecken im Interesse möglichst schneller Herstellung und zur Kostenersparung*) fremdes Land in der Art beizuziehen, daß das Eigenthum dem Besitzer nicht entzogen, oder daß ersterem nicht eine Vertrags-Servitut auferlegt, sondern daß dasselbe zur Gewinnung von Straßenherstellungs- oder Straßenunterhaltungs-Material benützt resp. ausgebeutet wird. Wir haben hier eine jener bereits oben aufgezählten, gesetzlichen, für den öffentlichen oder gemeindlichen Nutzen constituirten Dienstbarkeiten vor uns, über welche die Art. 649 und 650 c. c. sich verbreiten und bezüglich deren daselbst auf die besonderen Gesetze und Verordnungen verwiesen wird. Letztere sind, soweit sie die nunmehr zu behandelnde Materie betreffen, an der Spitze dieses Paragraphen zum Abdrucke gebracht.

---

*) Vergl. Jousselin II, 563.

28. Fragen wir vor Allem, für welche öffentliche Wege die Ausbeutung stattbaben darf, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die Straßen der grande voirie, also Staatsstraßen, Districtsstraßen, Eisenbahnen, der Leinpfad und Flößerpfad das in Rede stehende Vorrecht genießen. Zu Gunsten der pfälzischen Ludwigsbahn insbesondere liegt eine Staatsrathsentscheidung vom 23. September 1848 vor (abgedruckt im Amtsbl. S. 613). Streitig ist dagegen die Frage wegen der kleinen Straßen (petite voirie), d. h. der Vicinalwege insbesondere und der Gemeindewege überhaupt und es ist nicht zu läugnen, daß unsere bezüglichen Gesetzestexte in ihren Ausdrücken schwanken. Das Hauptgesetz, das arrêt du conseil 1755 spricht von Arbeiten, die für Brücken, chaussées und Wege (»chemins«) des Königreiches unternommen werden, und die gleichen Worte gebraucht auch das ältere arrêt du conseil vom 22. Juni 1706. Dagegen spricht das oben abgedruckte Gesetz vom Juli 1791 nur von „großen Straßen" oder Arbeiten von öffentlichem Nutzen, wie Brücken, chaussées und scheint daher die Gemeindestraßen auszuschließen, wie auch das Gesetz vom 28. September 1791 fast dieselben Ausdrücke gebraucht, d. h. von großen Straßen oder anderen öffentlichen Arbeiten spricht. Im vorigen Jahrhundert war man dahin gelangt, vor Allem die dem großen Verkehre dienenden Straßen in Stand zu setzen; es ist daher leicht begreiflich, daß dem Gesetzgeber diese vor Allem bei Regelung der fraglichen Materie vorgeschwebt haben und daß dieselben daher vorangestellt worden sind. Trotzdem läßt sich nicht läugnen, daß mit den Worten »chemins du royaume« (arrêt du conseil 1755) und »travaux d'une utilité publique« (Gesetz vom Juli 1791) und mit dem beispielsweisen Anführen der Brücken als solcher Arbeiten eine Beschränkung auf die »grandes routes« nicht gegeben sein sollte. Jedenfalls ist eine Brücke, die eine Gemeinde herstellt, oder eine Ortsstraße (die nicht Staatsstraße ist) ebenfalls ein Werk von öffentlichem Nutzen. Hätte es damals schon kunstmäßig hergestellte Vicinal-Straßen gegeben, so wären diese sicher als des Privilegiums theilhaftig neben den »grandes routes« aufgeführt worden. Der Gesetzgeber wollte offenbar alle mit Aufwand von Kunst und größern Kosten hergestellten Wege an dem gedachten Vorrechte Theil nehmen lassen, um die Herstellung derselben im öffentlichen Interesse möglichst zu erleichtern. Es ist deßhalb kein Zweifel, daß die Worte »autres ouvrages publics« die Gemeindestraßen weder nach dem Wortlaute noch nach dem Sinne und Geiste des Gesetzes ausschließen und dies um so weniger, als das arrêt du conseil 1755, wie schon bemerkt, ganz allgemein von »chemins du royaume« spricht. Freilich dürfte angesichts dessen, daß die Gesetze von »adjudicataires« und Plänen sprechen, für die

Orts=Vicinal= und Gemeinde=Straßen die Schranke zu ziehen sein, daß sie des fraglichen Vorrechtes nur dann theilhaftig sind, wenn es sich um kunstmäßige Herstellung auf Grund von förmlich aufgestellten Plänen und Kostenanschlägen handelt. Ueber diese Frage, die in dem neuen franz. Gesetze über Vicinalwege vom 21. Mai 1836 zu Gunsten der Gemeindewege entschieden ist, ist noch zu vergleichen Proudhon II., 281, der ohne nähere Begründung sich zu Gunsten der Gemeindewege ausspricht; im gegentheiligen Sinne ist zu erwähnen eine Entscheidung des franz. Staatsrathes bei Ledru Rollin Bd. III., S. 96.

29. Die Befugniß zum Ausgraben erstreckt sich auf alle Grundstücke, sie mögen einen Namen haben, wie sie wollen. Nur für Waldungen empfiehlt das arrêt du conseil eine gewisse Schonung und will dieselben nur dann in Anspruch genommen haben, wenn außerdem durch schwierigere Beschaffung des Materiales auf anderem Wege die Ausgaben für die herzustellenden Straßenarbeiten sich beträchtlich erhöhen würden.

Uebereinstimmend hiermit und mit einer bei Fleurigeon code ad m. III. S. 817 angeführten Instruction vom 20. fructidor XI. bestimmt ein bei Chelius Bd. III. S. 101 angeführtes Rescript der Kreisregierung der Pfalz vom 5. August 1840, daß bei Ausbeutung in Staats= oder Gemeinde=Waldungen die K. Forstbehörde über die Zulässigkeit und die Art der Ausgrabung zu hören sei. Ausgeschlossen von der Belastung sind überbaute Flächen. Das arrêt du conseil von 1755 verbot auch die Ausgrabung in Grundstücken, die mit Mauern oder mit nach Landesgebrauch in demselben Range stehenden Einfriedigungen versehen sind, während das arrêt du conseil von 1780 nicht jedes umfriedete Grundstück geschont wissen will. Hierdurch wird das arrêt von 1755 in der Art modificirt, daß fortan nur von Mauern umgebene Höfe (cours), Gärten (jardins et vergers) verschont werden sollen, vorausgesetzt, daß die Umschließung schon zur Zeit der Mittheilung des Antrages oder Unternehmens an den Eigenthümer (Nr. 30) erfolgt war. Obgleich nach dem Wortlaute dieser Bestimmung auch Gärten und Baumgärten, die nicht mit Wohnungen zusammenhängen, nicht berührt werden sollen, so hat dennoch die franz. Doctrin und Jurisprudenz entschieden, daß die Befreiung nur im Interesse und zum Schutze des Wohnhauses und seines Zubehöres gewährt sei. Hierüber ist zu vergleichen Dufour VII., 234 u. f., Serrigny comp. II., 256. 260, Garnier II., 143, und Proudhon II., 277, woselbst auch Staatsraths=Entscheidungen angeführt sind und zugleich bemerkt ist, daß das seit 1840 entdeckte arrêté vom März 1780, obgleich nur für die Normandie zunächst erlassen, in ganz Frankreich angewendet

werde. Deßhalb sagt Cormenin III., 447 noch 1837, gestützt auf ordonnances du bureau des finances vom 17. Juli 1781, daß im Allgemeinen das Eigenthum dann nicht angegriffen werden darf, wenn es mit Mauern umschlossen ist.

Es dürfen ausgegraben werden Steine aller Art, insbesondere Sandsteine, Sand und andere Materialien (arrêt du conseil 1755) unter welchen das Gesetz vom 28. September 1791 ausdrücklich auch einfache Erde begreift, soweit diese Materialien nicht allein zur Herstellung (arrêt du conseil 1755), sondern auch zur Unterhaltung (Gesetz vom 28. September 1791) von öffentlichen Wegen dienen.

30. Wem steht das Recht zu, die Ausgrabungen vorzunehmen und wer entscheidet im einzelnen Falle? Das arrêt von 1755 spricht das Recht den Unternehmern und Ansteigerern der betreffenden Arbeiten zu und das Gesetz vom October 1791 den Bevollmächtigten (agens) der Verwaltung, je nachdem die Arbeiten auf dem Wege des Vertrages resp. der Minderversteigerung vergeben oder von der Verwaltung selbst unmittelbar (in Regie) ausgeführt werden. Ob das Recht auch den Lieferanten von Materialien, d. h. denjenigen Personen zusteht, welche Materialien an die Unternehmer der Arbeiten liefern, ist bestritten. Während Serrigny quest. S. 630 sich dafür ausspricht, wie auch Jousselin II., 566, spricht sich Dareste dagegen aus (S. 468), wie uns scheint, mit Recht, da das arrêt du conseil von 1755 nur von Unternehmern und Ansteigerern der Arbeiten spricht, das Gesetz vom 28. September 1791 nur die Bevollmächtigten (agens) der Verwaltung bezeichnet und Zwischenhändler nirgends für berechtigt erklärt werden, wie auch der französische Staatsrath*) öfter entschieden hat.

Die Frage, ob es gerathen und zweckmäßig sei, in einzelnen Fällen die Ausgrabung eintreten zu lassen, ist vor Allem durch die mit Aufstellung der Pläne und Kostenanschläge betrauten Techniker zu prüfen und je nach dem Ergebnisse dieser Prüfung werden dieselben in ihren Kostenanschlägen die Ausgrabung unter genauer Angabe des Grundstückes und der Masse und Art der auszubeutenden Materialien beantragen. Wenn auch die bestimmte Angabe der auszubeutenden Grundstücke in den Kostenanschlägen beim Beginne der Arbeit als Regel zu betrachten ist, so ist doch nicht ausgeschlossen, daß auch nachträglich während des Laufes der Arbeiten durch die Techniker noch weitere Grundstücke zur Ausbeutung beantragt werden, wie dies das arrêt du conseil 1755 ausdrücklich für zulässig erklärt. Auch ist erlaubt, das bereits in Ausbeutung begriffene und innerhalb einer gewissen Zeit und in einer bestimmten Masse von Material auszu=

*) S. die Entscheidungen bei Serrigny quest. Seite 620.

beutende Grundstück mit Zustimmung der Verwaltungsbehörde weiter auszubeuten, wenn die Nothwendigkeit sich ergibt, wie Jousselin II., S. 569 und 570, Macarel III., 345 ausdrücklich betonen. Den Technikern ist nach dem arrêt du conseil 1755 noch besonders zur Pflicht gemacht, darauf zu halten, daß die Ausbeutung in Grundstücken geschieht, welche möglichst wenig beschädigt werden; bezüglich der Waldungen wird auf das in der vorhergehenden Nummer Gesagte Bezug genommen. Die Bestimmung des Gesetzes vom Juli 1791, wonach der Unternehmer nur dann ausgraben durfte, wenn der Eigenthümer selbst nicht ausgrub, ist als beseitigt zu betrachten, da nach Art. 55 des Gesetzes von 1807 die Zulässigkeit der Ausbeutung von im Betriebe befindlichen Steinbrüchen durch Dritte vorausgesetzt wird.

Auf Grund der Pläne und Kostenanschläge und auf Antrag der Unternehmer oder Ansteigerer der Arbeiten oder der mit Herstellung der Arbeiten in Regie vorgehenden Bauverwaltungsbehörde ist über die Nothwendigkeit der Ausgrabung der Grundstücke nach der Verordnung vom 6. November 1817 Beschluß zu fassen und zwar nicht mehr durch die technischen Beamten, wie nach dem arrêt du conseil von 1755, sondern durch die Verwaltungsbehörde*) und zwar nach dem Wortlaute des Gesetzes vom Juli 1791 durch die Departements-Verwaltung auf Grund eines Gutachtens der Districtsverwaltung. Als die eigentlich zuständige Behörde ist wohl nach den heutigen Verhältnissen das Bezirksamt anzusehen.**) Das Bezirksamt hat vor Allem nach dem Gesetze vom 28. September 1791 dem betreffenden Eigenthümer den Antrag auf Ausgrabung zuzustellen und denselben innerhalb einer zu gebenden Frist mit seinen Erinnerungen zu hören. Sodann ist die Frage der Nothwendigkeit der Ausgrabung zu prüfen, über welche die Ausführungen der Techniker in der Regel wohl den bündigsten Aufschluß geben. Sind keine gesetzlichen Hindernisse im Wege (wie z. B. eine durch die oben berührten Vorschriften von der Ausbeutung ausgeschlossene, umfriedete Fläche) und ist die Nothwendigkeit erwiesen, so ist dem Unternehmer oder der Bauverwaltung das Grundstück zur Ausgrabung zu überweisen unter genauer Bezeichnung der Fläche, der Culturart, des auszubeutenden Materiales nach Beschaffenheit und Masse und insbesondere unter Angabe der betreffenden Stelle des Grundstückes (insoweit die Ausbeutung sich nicht etwa auf die ganze Fläche erstreckt), über welche die Materialien nach der Baustelle zu verbringen sind. Muß bei dem Transporte, um auf die Baustelle zu gelangen, das Eigenthum dritter Besitzer berührt werden, so hat der Uebernehmer

*) Vergl. auch Cormenin III., 449.
**) S. Nr. 17.

auf dem durch die Art. 682 u. f. c. c. vorgeschriebenen Wege den Nothweg sich zu verschaffen. Auch die Zeit, innerhalb welcher die Ausbeutung stattfindet, ist anzugeben, da eine Occupation auf unbestimmte Zeit einer Entwöhnung des Eigenthums gleichkäme und nach Proudhon II., 277 nur unter der Bedingung zulässig wäre, unter der die Zwangsenteignung überhaupt gestattet ist.

31. Der gefaßte Beschluß (— eine mündliche Ermächtigung der Behörde ist nach arrêt du conseil 1755 nicht zuläßig —) sei es, daß er das Begehren abweist oder zuspricht, ist den Betheiligten, d. h. dem Nachsuchenden und dem Eigenthümer zuzustellen; er kann jedoch erst nach Ordnung der Entschädigungsfrage*) vollzogen werden. Ist diese Frage geordnet, so können die Arbeiten sogleich beginnen, da der zunächst an die Kreisregierung gehende Recurs, wie alle Recurse in Verwaltungssachen in der Regel keine aufschiebende Wirkung hat.**) Wenn Dufour III., 341 und Proudhon II., 276 behaupten, daß der Beschluß (das arrêté de désignation des terrains) erst 10 Tage nach der Zustellung vollzogen werden könne, so ist hiefür kein Grund ersichtlich. Es ist durch den franz. Staatsrath unterm 28. Juni 1837 entschieden worden, daß beim Wechsel des Eigenthümers der Beschluß auch wieder dem neuen Eigenthümer zuzustellen sei, ohne daß Jousselin II., 572 diese Ansicht billigt, welche auch zu beanstanden sein dürfte, da es sich um eine Servitut handelt, also um ein dingliches Recht, welches das Grundstück abgesehen von der Person des Eigenthümers belastet.

Der Ueberweisungsbeschluß hat die Wirkung, daß dem Unternehmer das betreffende Grundstück für die im Beschlusse bezeichnete Zeitdauer zu dem bezeichneten Zwecke zur Verfügung gestellt wird und daß der Eigenthümer sich aller Handlungen zu enthalten hat, wodurch die Rechte des Unternehmers beeinträchtigt werden, jetzt zwar nicht mehr bei Strafe, wie nach dem arrêt du conseil 1755, aber unter Verpflichtung zu Schadenersatz. Es dürfte ganz gerechtfertigt sein, diese zweite Folge nach Analogie des Zwangsabtretungs-Gesetzes vom 17. November 1837 Art. 12 schon von dem Tage an eintreten zu lassen, an welchem dem Eigenthümer***) von dem Antrage des Unternehmers Kenntniß gegeben worden ist; denn er ist von diesem Tage an bezüglich der Vornahme von Arbeiten, welche etwa den Unternehmer beeinträchtigen, nicht mehr in gutem Glauben.

In der französischen Doctrin und Praxis war besonders noch die Frage streitig, ob durch eine nach Zustellung des Ueberweisungs-

---

*) Nr. 32.

**) Decret vom 22. Juli 1806, Art. 3, die Procedur vor dem Staatsrathe betr.

***) Vgl. die vorhergehende Nummer.

Beschlusses oder sogar während der Ausbeutung durch die Eigenthümer vorgenommene Umschließung die erstere ausgeschlossen resp. unterbrochen werde. Bei Garnier I., 160 und Cormenin III., 447 ist ein Staatsrathsbeschluß vom 5. November 1828 abgedruckt, welcher die Frage bejaht, gestützt auf art. 4 Sect. 4 des Gesetzes vom 28. September — 6. October 1791, wonach jedem Eigenthümer das Recht zusteht, seine Grundstücke zu umfriedigen. Diese offenbar irrige, dem Anscheine nach von Garnier und auch von Cormenin III., 447 gebilligte Entscheidung hat aber außerdem keinen Beifall gefunden, indem Proudhon II., 278, Serrigny comp. II., 259 und Dufour VII., 235 dieselbe verwerfen, da der gute Glaube des Eigenthümers mit der Zustellung des Ueberweisungs-Beschlusses aufhöre. Aus diesem Grunde ist es übrigens gerechtfertigt, auch diese Wirkung, d. h. das Verbot der Umschließung, vom Tage der Zustellung des Antrages des Unternehmers an eintreten zu lassen.

32. Obgleich die Gesetze neben dem Ueberweisungsbeschlusse, damit mit den Ausgrabungen vorgegangen werden kann, die vorgängige Entschädigung verlangen und zwar nach dem Wortlaute des Gesetzes vom 28. September—6. October 1791 und des Gesetzes vom 16. September 1807 art. 55 »verbis estimation des matériaux à extraire«, so hat dennoch der Staatsrath entschieden, daß die Entschädigung der Ausbeutung nicht vorzugehen habe und wird diese durch den Staatsrath geschaffene Doctrin von Jousselin II., 578 und Dufour III., 344 gebilligt, da es oft unmöglich sei, vorher den Schaden, der durch die Ausbeutung entstehe, zu bestimmen. Indessen ist der Wortlaut der Gesetze zu klar, als daß davon abgewichen werden könnte, wenn auch in manchen Fällen die auszubeutende Quantität von Erde und Steinen und der Schaden vorher nicht ganz genau abgeschätzt werden kann und somit kleinere Nachtrags-Liquidationen nöthig werden. Immerhin darf aber die Ausbeute erst nach Ordnung der Entschädigungsfrage begonnen resp. fortgesetzt werden und der Eigenthümer des betr. Grundstückes hat das Recht, auch der weiteren Ausbeutung sich zu widersetzen, wenn die in dem Ueberweisungsbeschlusse benannte Quantität (etwa 1000 Cubikmeter Steine) ausgebeutet ist und die Ausbeutung ohne neuen Beschluß der Verwaltungsbehörde und ohne neue vorherige Entschädigung fortgesetzt werden will. Für die Annahme der vorher zu leistenden Entschädigung hat auch der oben Nr. 28 citirte Beschluß des bayr. Staatsrathes vom September 1848 sich ausgesprochen.

Der Unternehmer darf die Materialien nur zu den ihm in dem Ueberweisungs-Beschlusse angegebenen Zwecken verwenden, widrigenfalls er einer besonderen Schadensklage des Eigenthümers, jedoch nicht mehr, wie nach dem arrêt du conseil von 1755, einer Bestrafung

sich aussetzt. Sollte eine solche Verwendung der Materialien zu fremden Zwecken in einem Maßstabe vorgenommen werden, daß ein beträchtlicher Theil derselben ihrem Zwecke entzogen wird, so ist wohl der Natur der Sache nach die Verwaltungsbehörde befugt, auf Antrag des Eigenthümers den Ueberweisungsbeschluß zurückzuziehen.

Im Falle nach Zustellung des Antrages an den Eigenthümer die Sache nicht weiter verfolgt werden sollte, ist der Unternehmer verpflichtet, nach Analogie des Gesetzes über Zwangsabtretung Art. 12 allen Schaden zu ersetzen, welcher aus der Dispositions-Beschränkung dem Eigenthümer zugegangen ist. Nach Analogie desselben Art. 12 ist der Eigenthümer wohl befugt, unter Rückgabe der im Voraus empfangenen Entschädigung die Zurücknahme des Ueberweisungsbeschlusses zu verlangen, wenn die Ausführung des Unternehmens rückgängig wird, zu dessen Gunsten das betreffende Grundstück ausgegraben werden sollte.

33. Nach dem arrêt du conseil von 1755 art. 3 hat die Entschädigung zu bestehen nur in der Vergütung für die Beschädigung bei Umgrabung des Bodens behufs der Ausbeutung und für die Beschädigung beim Wegnehmen des Materiales; dagegen ist der Unternehmer gehalten, mit der herausgenommenen, nicht gebrauchten Erde und mit den verbleibenden Steinresten die entstandenen Löcher möglichst auszufüllen. Das Gesetz vom Juli 1791 geht weiter und spricht auch Entschädigung zu für das ausgebeutete Material.

Eine Beschränkung läßt der Art. 55 des Gesetzes vom 16. September 1807 wieder eintreten, wonach für ausgenommene Steine nur dann Entschädigung bezahlt wird, wenn es sich um einen schon in Ausbeutung begriffenen Steinbruch handelt, wie auch das Decret vom 6. September 1813 ausdrücklich bestätigt.

Hiernach ist heutzutage Entschädigung geschuldet für Zerstörung der Oberfläche, für entbehrten Genuß derselben, für den durch die Ausbeutung entstehenden Minderwerth des Grundstückes, für die weggenommenen Materialien mit Ausschluß der Steine, für welche Entschädigung nur bezahlt wird, wenn es sich um Besitznahme eines förmlichen, zur Zeit der Zustellung des Antrages an den Eigenthümer bereits regelrecht im Betriebe gewesenen Steinbruches*) handelt. Diese Einschränkung der Entschädigung für Steine ist nicht auf andere Materialien auszudehnen, so daß also z. B. bei Ausbeutung von Sand die ganze Quantität bezahlt werden muß, wenn auch zur kritischen Zeit eine Sandgrube nicht eröffnet war. Diese harten, dem alten Rechte entnommenen Bestimmungen möglichst zu mildern, als deren älteste Quelle Dareste, 469 ein arrêt du conseil vom 3. Dezember

*) S. besonders Decret vom 6. September 1813.

1672 angibt, war die Praxis immer bestrebt. So wurde durch den französischen Staatsrath unter dem Beifall der Schriftsteller, aber offenbar im Widerspruche mit dem oben abgedruckten Decrete vom 6. September 1813 entschieden, daß die Ausbeutung als in einem bereits in Betrieb befindlichen Steinbruche vorgenommen anzusehen sei, wenn dieselbe auch einige Meter entfernt von einem alten Bruche in demselben Eigenthum vorgenommen wird und wenn dabei dieselbe Steinart und dasselbe Steinlager zur Ausbeutung kommen. Hierüber ist zu vergleichen Garnier II., S. 141 und Cormenin quest. III., 450, 451.

Ferner ist erkannt worden, daß auch früher ausgebeutete und bei Ueberweisung der Fläche an den Unternehmer verlassene Brüche als in Ausbeutung begriffen angesehen werden sollen. Hierüber ist zu vergleichen Proudhon I., 604 und die dort angeführten Staatsrathsbeschlüsse, Jousselin II., 577, ebenso Proudhon II., 282 mit Belegstellen und Serrigny comp. II., 243, 244, woselbst anschließend an die berührte Praxis ein Staatsrathsbeschluß angeführt ist, laut dessen ganz folgerichtig der Eigenthümer keine Entschädigung für Zerstörung der Ernte verlangen kann, wenn er für die Steine entschädigt wird, indem hierdurch anerkannt werde, daß der Steinbruch bereits in Betrieb gewesen sei.

Nach sämmtlichen im Eingange des Paragraphen abgedruckten Gesetzen ist es immer nur der Eigenthümer, der entschädigt werden soll; es ist dies auch wohl die Regel. Allein nichts steht im Wege, daß auch der Pächter, der Nutznießer und der Hypothekargläubiger (unter Umständen in den Fällen der Art. 2131 und 2175 c. c.), sobald sie durch die Ausbeutung beschädigt werden, direct den Unternehmer um Entschädigung angehen, wie dies z. B. bezüglich des Pächters eines Steinbruches durch den franz. Staatsrath nach Serrigny comp. II., 244 anerkannt worden ist.

34. Während früher der Präfecturrath*) über die Entschädigungsfrage entschied, entscheiden nunmehr nach der Verordnung vom 6. November 1817 die Civilgerichte nach Maßgabe der gewöhnlichen Grundsätze und im gewöhnlichen Proceßgange. Bei Festsetzung der Entschädigung für Steine ist aber nach Art. 55 des Gesetzes vom 16. September 1807 zu beachten, daß dieselben nur nach dem laufenden Werthe zu vergüten sind ohne Rücksicht auf das Vorhandensein und die Bedürfnisse der Straße, zu welcher sie gebraucht werden. Der Eigenthümer dürfte daher behufs Erlangung einer höhern Entschädigung sich nicht darauf berufen, daß durch den großen Material-Verbrauch für die Herstellung der Straßen-Arbeiten oder daß in Er-

---

*) Nach Gesetz vom 28. pluviose VIII., art. 4.

wartung der baldigen Vollendung einer guten Abfuhr-Straße die Materialien im Preise gestiegen seien. Noch eine Besonderheit besteht wegen der Person der zu wählenden Experten und diese Besonderheit dürfte auch, als den Beweis betreffend, noch beizubehalten sein, nachdem die Jurisdiction auf die Gerichte übergegangen ist. Nach Art. 56 des Gesetzes von 1807 sind die Experten bei Entschädigung für Ausgrabungen zum Zwecke der großen Straßen durch den Eigenthümer der auszugrabenden Grundstücke und durch den Präfecten zu ernennen und als dritter Experte ist im Nothfalle der Oberingenieur des Departementes beizuziehen. Bei Concessionen (z. B. von Eisenbahnen) ernennen die Concessionäre den einen Experten, die Eigenthümer den andern und den dritten ernennt der Präfect und bei Gemeinden ernennt die Gemeinde und der Eigenthümer je einen Experten, während den dritten wieder der Präfect ernennt. Der contrôleur und directeur des contributions (jetzt das Rentamt) muß dann sein Gutachten über das Expertenprotocoll erstatten, worauf es übrigens nach Art. 57 des Gesetzes von 1807 dem Gerichte freisteht, unter Beobachtung der erwähnten Rechte der Parteien eine neue Expertise anzuordnen.

Hält man fest, daß die Verwaltungsbehörden überall über die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Ausgrabungen entscheiden, die Gerichte dagegen lediglich über die Entschädigung, so können über die Zuständigkeits-Grenze kaum Zweifel entstehen. Entsteht z. B. ein Zweifel darüber, welchen Umfang die Ueberweisung hat, wie weit die Berechtigung des Unternehmers geht, ob ihm überhaupt die Berechtigung gegeben worden ist, so ist nach Serrigny comp. II., 235 und Dufour III., 342 und Jousselin II., 571 mit Recht die Verwaltungsbehörde zuständig, welche folgerichtig insbesondere auch über die Anträge zu erkennen hat, die sich auf die Einstellung der angeblich ohne Ermächtigung vorgenommenen Ausgrabungen beziehen.*) Wir haben bereits angeführt, daß die Ausgrabung erst beginnen darf nach Zustellung des Ueberweisungsbeschlusses und nach vollständiger Befriedigung und Entschädigung des Eigenthümers. Beginnt demnach der Unternehmer die Arbeiten und wird demselben die Einrede entgegengehalten, daß er den Eigenthümer nicht entschädigt habe, so haben die Gerichte den Einwand zu prüfen; jedoch hat auch in diesem Falle die Einstellung der Arbeiten nur durch die Verwaltungsbehörde zu erfolgen, da das ganze Rechtsverhältniß dem öffentlichen Rechte angehört und nur die Frage der Entschädigung auf die Gerichte übergegangen ist. Auch ist noch schließlich zu erwähnen, daß rechtswidrige Ausgrabungen nach §. 370, 2 des Strafgesetzbuches zu ahnden sind.

---

*) Jousselin II., 585 und unten Nr. 94.

In Art. 55 des Gesetzes von 1807 im Eingange ist vorausgesetzt, daß das ganze Grundstück, welches die Materialien enthält, dem Eigenthümer weggenommen werden kann. Da indessen unter dieser Voraussetzung nicht mehr die Ausübung einer servitude d'utilité publique vorliegt, sondern der Fall einer wirklichen Enteignung, so ist diese nur zuläßig unter den Voraussetzungen und mit Beobachtung der Bestimmungen des Gesetzes vom 17. November 1837. Insbesondere kann die Wegnahme des Grundstückes nur zu Gunsten der dort aufgezählten Unternehmungen stattfinden.*)

§. VI.

Von der Baulinie (alignement).

Gesetze und Verordnungen.

1. Arrêt du conseil vom 27. Februar 1765.

Les alignements pour **construction ou reconstructions de maisons édifices ou bâtimens généralement quelconques** en tout ou en partie **étant le long et joignant les routes,** soit dans les traverses des villes, bourgs et villages soit en pleine campagne, ainsi que les permissions pour **toute espèce d'ouvrages faits aux faces des dites maisons, edifices et bâtiments et pour établissement d'echoppes ou choses saillantes le long des dites routes** ne pourront être données en aucun cas que par les trésoriers de France . . . . . **le tout sans frais** et en se conformant par eux aux plans levés et arrêtés par les ordres de S. M., qui sont ou seront déposées par la suite à la greffe du bureau des finances. **Fait S. M. défense** à tous particuliers, propriétaires ou autres **de construire ou réparer aucun édifices, poser échoppes ou choses saillant le long des dites routes sans en avoir obtenu les alignemens ou permissions** des trésoriers de France à peine de démolition, confiscation et . . . . . Fait pareillement défense à tous autres, sous quelque prétexte et à quelque titre que ce soit de donner les alignemens et permissions sous peine de repondre des condamnations . . . .

2. Edikt vom Dezember 1607.

Il est **défendu de faire aucune** construction dans la ville et faubourgs de Paris et dans les autres villes du royaume **sans avoir obtenu un alignement préalable.**

Art. 3. Voulons et nout plaît, que lorsque les rues et les chemins seront encombrées ou incommodées, notre dit grand voyer ou ses commis enjoignent aux particuliers de faire ôter les dits empêchemens et sur l'opposition et différends qui en pourraient résulter faire condamner les dits particuliers qui n'auront obéi à ses ordonnances trois jours après la signification qui leur en sera faite, jusqu'à la somme de 10 livres.

*) Vergl. auch Serrigny comp. II., 243.

Art. 5. **Nous défendons** à tous nous nos dits sujets de la ville, faubourg, prévoté et vicomté de Paris et autres villes de notre royaume **de faire aucun édifice, pan de mur, jambes etrières, encoignures, caves ni caval, forme ronde ou saillie, sièges, barrières, contrefenêtre, huis de cave, bornes, pas, marches, sièges, montoirs à cheval, auvens, enseignes, établis, cages de menuiserie, châssis a verre et autres** avancés sur la voirie **sans le congé et alignement** de notre grand voyer; et **après la perfection** d'iceux seront tenus les dits particuliers d'en **avertir le dit grand voyer, à fin qu'il récolle les dits alignemens et reconnaisse, si les dits ouvriers auront travaillé suivant iceux**; et où ils se trouverait qu'ils auraient contrevenu aux dits alignemens, seront les dits particuliers assignés par devant le prévôt de Paris ou son lieutenant, pour voir ordonner, que la besogne mal plantée sera abattu et condamnés à telle amende que de raison.*)

3. Decret vom 7—14. October 1790.

L'administration en matière de grande voirie, attribuée aux corps administratifs par l'article 6 du décret du 6 et 7—11 septembre (s. oben § 11) sur l'organisation judiciaire comprend dans toute l'étendue du royaume l'alignement des rues des villes, bourgs et villages, qui servent de grandes routes (publicirt Rubler I., S. 114).

4. Gesetz vom 16. September 1807 (déssèchement des marais).

Art. 50. Lorsqu'un propriétaire fait volontairement démolir sa maison, lorsqu'il est forcé de la démolir pour cause de vétusté, il n'a droit à indemnité que pour la valeur du terrain délaissé, si l'alignement qui lui est donné par les autorités compétentes le force à reculer sa construction.

Art. 51. Les maisons et bâtimens, dont il sera nécessaire de faire démolir et d'enlever une portion pour cause d'utilité publique légalement reconnue, seront acquis en entier, si le propriétaire l'exige sauf à l'administration publique ou aux communes à revendre les portions de bâtimens ainsi acquis et qui ne seront pas nécessaires pour l'execution du plan . . . .

Art. 52. Dans les villes les alignemens pour l'ouverture des nouvelles rues, pour l'élargissement des anciennes qui ne font point partie d'une grande route ou pour tout autre objet d'utilité publique seront donnés par les maires, conformément au plan dont les projets auraient été adressés aux préfets, transmis avec leur avis au ministre de l'intérieur et arrêtés en conseil d'état. — En cas de réclamations de tiers intéressés il sera de même statué en conseil d'état sur le rapport du ministre de l'intérieur.

Art. 53. Au cas où par les alignemens arrêté un propriétaire pourrait recevoir la faculté de s'avancer sur la voie publique il sera tenu de payer la valeur du terrain qui lui sera cédé. Dans la fixation de cette valeur les experts auront égard à ce que le plus ou le

*) Wir haben von den älteren Alignement-Verordnungen nur die wichtigsten hier zum Abdrucke gebracht, indem die abgedruckten zur Kenntniß des älteren Rechtes genügen. Vgl. als hierher gehörig das unter Nr. 6 folgende Decret vom 29. September 1810.

moins de profondeur du terrain cédé, la nature de la propriété, le reculement du reste du terrain bâti ou non bâti loin de la nouvelle voie peuvent ajouter ou diminuer de valeur relative pour le propriétaire. Au cas où le propriétaire ne voudrait point acquérir l'administration publique est autorisée à le déposséder de l'ensemble de sa propriété en lui payant la valeur telle qu'elle était avant l'entreprise des travaux . . . . .

5. Decret vom 27. Juli 1808, relatif à l'alignement des villes.

Napoléon . . . . . Sur le rapport du ministre de l'intérieur — Vu l'article 52 de la loi du 16. septembre 1807 sur les plans d'alignement pour l'ouverture des nouvelles rues dans les villes ou l'élargissement des anciennes, qui ne font point partie d'une grande route: Le conseil d'état entendu — Nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1. Les alignemens qui seront donnés par les maires dans les villes après l'avis des ingénieurs et sous l'approbation du préfét seront exécutés jusqu'à ce que les plans d'alignement aient été arrêté sen conseil d'état et au plus tard pendant deux années à compter de ce jour.

Art. 2. En cas de réclamations de tiers intéressés il y sera statué en notre conseil sur le rapport de notre ministre de l'intérieur.

6. Décret du 29 septembre 1810 relatif à un embatoir construit en contravention aux règlemens etc.:

Napoléon . . . . . . Sur le rapport du ministre de l'intérieur — Vu les arrêtés du conseil de préfecture du département de Seine et Marne des 29 avril 1809 et 1 juin 1810 portant, qu'il n'y a pas lieu à appliquer au sieur P. les peines determinées par l'ordonnance du 17 juillet 1781 — Vu l'article 3 de cette ordonnance — Considérant que la dite ordonnance ne se borne pas à défendre de construire en saillie sur les routes, mais qu'elle défend expressement aussi de construire soit embatoir ou autres établissemens le long des routes sans en avoir obtenu les alignemens et permissions — Considérant que l'embatoir du sieur P. nuit à la sûreté publique et au repos des malades de l'Hôtel Dieu — Notre conseil d'état entendu, nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1. Les arrêtés du conseil de préfecture du département de Seine et Marne du 29 avril 1809 et 1 join 1810 sont annulés.

Art. 2. L'embatir du sieur P., maréchal à Rosoy sera supprimé et les peines de sa contravention conformément à la loi seront poursuivies en vertu d'ordonnance du préfét, qui suivra les dispositions de l'article de l'ordonnance du 17 juillet 1781, rendue par le bureau des finances de Paris: la dite ordonnance sera exécutée à la diligence du maire de la commune.

7) Polizeistrafgesetzbuch Art. 102.

In der Pfalz wird an Geld bis zu 5 Thalern bestraft, wer an einer öffentlichen Straße einer Stadt oder eines Dorfes, an einer Staats- oder Districtsstraße ein neues Gebäude oder einzelne Theile oder Vorsprünge desselben, z. B. Freitreppen und dergleichen oder eine neue Mauer aufführt, ohne sich die Baulinie von der zuständigen Behörde abstecken zu lassen.

An Geld bis zu 50 Thalern oder mit Haft wird bestraft:

1. Wer an einer der in Absatz 1 genannten Straßen mit eigenmächtiger Abweichung von der allgemein festgesetzten oder ihm durch die zuständige Behörde besonders abgesteckten Baulinie ein neues Gebäude oder eine neue Mauer aufführt oder ohne oberpolizeiliche Erlaubniß an bestehenden Gebäuden, Gebäudevorsprüngen, Freitreppen oder Mauern, insoweit diese der festgesetzten Baulinie nicht entsprechen, eine zur Verstärkung oder Wiederherstellung derselben dienende Bau-Arbeit unternimmt. Derselben Strafe unterliegen Bauunternehmer, Bau- und Werkmeister sowie selbstständig arbeitende Paliere, Gesellen und sonstige Bauarbeiter, welche die im gegenwärtigen Artikel verbotenen Handlungen ausführen.

8. Ein Ausschreiben der Kreisregierung vom 22. Juli 1823 (Intelligenz-Blatt 1828 S. 285) schärft nur die bestehenden Vorschriften ein. Deßwegen und weil noch dazu manche darin enthaltenen Bestimmungen veraltet sind, unterbleibt die wörtliche Anführung desselben.

9. Ausschreiben derselben Stelle vom 7. April 1836 (Amtsblatt Seite 207), Alignement der Traversen betr.

Nach der Verfügung der unterfertigten Stelle vom 22. Juli 1823, unterm 14. August 1828 durch das Kreisintelligenzblatt Nr. 20 desselben Jahres in Erinnerung gebracht, sollen die Ortsvorstände zunächst Sorge tragen, daß kein Neubau an den Traversen von Staats- oder Bezirksstraßen entstehe, bevor nicht das Alignement von dem Eigenthümer nachgesucht und demselben ertheilt worden ist, im letztern Falle aber die Einhaltung der gegebenen Baulinie überwachen und gegen die Contravenienten einschreiten. Um die Ortsvorsteher in den Stand zu setzen, diese ihre Befugniß zu handhaben, sind die Königl. Baubeamten angewiesen worden:

Zur Absteckung der Baulinie jedesmal den Bürgermeister, den Adjuncten oder ein Mitglied des Gemeinderathes herbeizuziehen, damit derselbe vollkommen Kenntniß hievon erlange.

Die Richtung in entsprechenden Abständen von der Baustelle durch eingeschlagene Pfähle genau zu bezeichnen, da die Erfahrung gelehrt hat, daß es nicht hinreichend ist, wenn die Richtung für das neue Gebäude durch einfache mündliche Aufklärung über die Anhaltspunkte an den zunächst vor- und rückwärts gelegenen Häusern gegeben wird.

Um allenfallsigen absichtlichen Verrückungen der Richtungspunkte zu begegnen, sind weitere Hülfsmaße zur Controle für die Localbehörde in den Plan einzutragen. Die Baulustigen sind anzuweisen, wenigstens 6 Wochen vor dem Beginnen ihrer Bauarbeiten das Alignement bei der Königl. Bauinspection nachzusuchen, damit die Absteckungen rechtzeitig und ohne Nachtheil für die laufenden Dienstgeschäfte von den Königl. Baubeamten vorgenommen werden können.

Man versieht sich übrigens von den Ortsbehörden, daß sie gemeinschaftlich mit den Königl. Baubeamten über die genaue Einhaltung des Alignements wachen, und bei vorkommenden Contraventionen ohne Verzug einschreiten.

10. Ausschreiben derselben Stelle vom 13. October 1836 (Amtsblatt Seite 560), das Alignement von Gebäuden an Staats- und Bezirksstraßen außerhalb den Ortstraversen betr.

Da sich seit Kurzem mehrere Contraventionen gegen die Bestimmungen von Alignements für Gebäude, welche außerhalb der Ortstraversen an Staats- und Bezirksstraßen errichtet werden, ergeben haben, so werden die durch die Verfügung der unterzeichneten Stelle vom 22. Juli 1823 erlassenen Vorschriften, welche unter dem 14. August 1828 durch das Intelligenzblatt, Seite 285, wiederholt publicirt wurden, unter dem Zusatze in Erinnerung gebracht, daß sowohl an Staats- als Bezirksstraßen die Umfassungsmauer eines Gebäudes, Hofs oder Gartens auf der äußern Seite zwei Meter vom äußern Rande der Straßenberme abstehen müsse, daß folglich jede gegen diese Bestimmung aufgeführte Mauer, Bretterwand oder anderes Bauwerk dem Abbruche unterliegt, in so ferne nicht bei besonderen Verhältnissen auf den durch die Baubehörde gestellten Antrag schon vorher eine Abweichung von dieser Regel durch die unterzeichnete Stelle ausdrücklich gestattet wird.

Die Localpolizeibehörden haben demnach bei vorkommenden Zuwiderhandlungen die Betheiligten vor dem Beginnen der Bauführung schriftlich zu warnen, und sich darüber Bescheinigung geben zu lassen, gleichzeitig aber an die vorgesetzte Behörde Anzeige zu erstatten, damit sogleich das Erforderliche zur Handhabung des gesetzlichen Alignements eingeleitet werden könne.

11. Ausschreibung zweier Ministerialverfügungen durch die Kreisregierung unterm 6. Juli 1839 (Amtsblatt Seite 323), die Geschäftszuständigkeit bei Bestimmung der Straßen-Alignements in den Städten und Dörfern der Pfalz betr.

Seine Majestät der König haben in Betracht der in Folge der veränderten Verhältnisse eingetretenen Unanwendbarkeit mehrerer bezüglichen Bestimmungen des Gesetzes vom 16. September 1807, Art. 52, und des Kaiserl. Decrets vom 27. Juli 1808, durch Ministerial-Rescripte vom 31. Jänner 1838 und 24. Jänner 1839 zu verfügen geruht:

1. Daß die Festsetzung der Hauptstraßenbaupläne und Baulinien (Alignement) a) in den Landgemeinden (Dörfern) der Pfalz durch die unterfertigte Stelle nach Vernehmung der Local- und technischen Behörden erfolge, dagegen b) in Ansehung der nachbenannten Städte und größeren Orte der Pfalz, in so lange Seine Königliche Majestät nicht anders verfügen, der allerhöchsten Entscheidung durch das Königl. Ministerium des Innern unterstellt werden sollen:

1. Speyer. 2. Oggersheim. 3. Germersheim. 4. Landau. 5. Edenkoben. 6. Neustadt. 7. Deidesheim. 8. Wachenheim. 9. Dürkheim. 10. Frankenthal. 11. Grünstadt. 12. Bergzabern. 13. Annweiler. 14. Kaiserslautern. 15. Ottersberg. 16. Kirchheim. 17. Göllheim. 18. Zweibrücken. 19. Blieskastel. 20. Homburg. 21. Landstuhl. 22. St. Ingbert. 23. Cusel. 24. Lauterecken. 25. Pirmasens.

2. Daß bezüglich der Fälle, wo zum Behufe des Straßen-Alignements Abtretungen von Privat-Eigenthum nothwendig werden,

die betreffenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen, und hierüber die zuständigen Behörden in dem geeigneten Instanzenverhältnisse, und vorbehaltlich des Recurses, zu entscheiden haben.

3. Daß es hinsichtlich des Alignements jener Ortsstraßen, welche zugleich Theile der Landstraßen (grandes routes) sind, bei den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere jenen vom 7. September und 7. October 1790, zu bewenden habe.

Vorstehende Allerhöchste Bestimmungen werden andurch zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

12. Ausschreiben der Kreisregierung vom 12. November 1840 (Amtsblatt Seite 415), die Geschäftszuständigkeit bei Bestimmung des Straßen-Alignements in den Städten und Dörfern der Pfalz betr.

Nachträglich zu der im Amtsblatte Nr. 37 vom 27. Juli 1839, S. 323, enthaltenen Verfügung im obigen Betreffe, wird zur allgemeinen Kenntniß gebracht, daß sich obige Verfügung nicht nur auf Traversen von Haupt- und Bezirksstraßen, sondern überhaupt auf alle für das Bedürfniß und die innere Communication neu anzulegenden Orts-Straßen beziehe, wonach sich die Local-, Districts- und technischen Behörden zu verhalten haben.

35. Es ist bereits gezeigt worden, daß die Verwaltungsbehörde zuständig ist, die Grenzen der öffentlichen Wege in ihrer Eigenschaft als res publica, abgesehen von der Frage des Eigenthums, festzusetzen. Besondere Bestimmungen treten aber ein, wenn es sich darum handelt, die Grenzen gewisser Straßen festzusetzen, deren Rand bereits mit Gebäuden oder Mauern (im weiteren Sinne) besetzt ist oder mit solchen besetzt werden soll. In diesem Falle kann die Verwaltungsbehörde sich darauf beschränken, die Grenze zwischen Straße und Privateigenthum festzusetzen, wie dies durch das oben unter Nr. 15 geschilderte Verfahren geschieht. Sie hat aber zugleich das Recht, ohne Rücksicht auf die ermittelte Grenze dieselbe nach Belieben in das Nachbareigenthum hinein zu erweitern; bei Absteckung der Baulinie an Staats- und Districts-Straßen außerhalb der Häusercomplexe lautet eine Instruction der Kreisregierung vom 13. October 1836 (oben abgedruckt) speciell dahin, daß bei Festsetzung der Linie 2 Meter vom Rande der Straßenberme zurückzugehen sei. In diesem Falle ist das Verfahren nicht mehr eine bloße Abgrenzungsoperation, sondern wie in dem Falle der Erweiterung der Vicinalwege nach Art. 6 des Gesetzes vom 9 ventose XIII. eine summarische Expropriation, indem das betreffende Land in der Regel sogleich zur Straße gezogen wird. Die Festsetzung der Grenze an Straßen, welche mit Gebäuden oder Mauern besetzt sind oder mit solchen besetzt werden sollen, hat aber noch eine dritte Wirkung, welche darin besteht, daß zwar die überbaute oder hinter der Mauer liegende Fläche nicht sogleich der Straße einverleibt werden darf, daß aber der Eigenthümer der Gebäude oder

Mauern, welche nicht auf der durch die Verwaltungsbehörde gezogenen Grenzlinie, sei es vor oder zurück, liegen, ohne deren Erlaubniß keine verstärkende oder wiederherstellende Arbeiten vorzunehmen befugt ist, wenn die Gebäude oder Mauern irgendwie Schaden genommen haben. Diese dritte mögliche Wirkung der Festsetzung der Grenze ist also häufig die die Besitzergreifung durch den Straßeneigenthümer vorbereitende Constituirung einer Servitut zu Gunsten der Straße zum Zwecke der Ermöglichung einer rascheren und minder kostspieligen Verbreiterung derselben. Steht das betreffende Gebäude von der Baulinie zurück, so fällt natürlich der Zweck der Verbreiterung der Straße und die Besitzergreifung weg; es handelt sich dann um Gewinnung einer aus verschiedenen Gründen zu erreichenden regelmäßigen Straßenfaçade. Serrigny quest. Seite 66 hat diese drei Wirkungen der Festsetzung der Grenzlinie an Straßen, die mit Gebäuden, Mauern bereits besetzt sind oder damit besetzt werden sollen, sehr gut dahin zusammengefaßt, daß die Festsetzung der Grenze im vorliegenden Falle je nach Umständen eine einfache Aufsuchung und Festsetzung der Grenze des öffentlichen Weges sei, bald eine Expropriation bedeute und bald die Errichtung einer Servitut nach sich ziehe, wie dieselbe der Art. 650 c. c. im Auge habe. Da übrigens auch eine stellenweise Verengerung der Straße statthaben kann nach Art. 53 des Gesetzes vom 16. September 1807, so muß noch hinzugefügt werden, daß auch eine Entäußerung zu Gunsten des Nachbarn die Folge der Grenzlinie-Festsetzung sein kann. Wie Serrigny spricht auch Dufour VII., 321 und 324 von einer servitude de reculement, gleichwie auch ein Urtheil des Cass.-Hofes in München vom 10. Januar 1839 (Amtsblatt Seite 239) das Vorhandensein einer Servitut beim alignement andeutet.

Die vorstehend beschriebene Grenzfestsetzung nennt man speciell das Festsetzen der Baulinie. Das französische Wort alignement bedeutet sowohl die Baulinie selbst, als auch die auf Festsetzung derselben gerichtete Thätigkeit.

Die Frage, ob das Alignement soweit in die Nachbar-Grundstücke oder Gebäude eingreifen dürfe, daß auf dem Reste des nach der Alignirung sogleich oder später zur Straße zu ziehenden Geländes kein Gebäude errichtet werden kann, möchte wohl zu bejahen sein, da das Gesetz keinen Unterschied macht. Bei Cotelle III., 235 wird auch ein Urtheil des Pariser Tribunales erwähnt, welches diese Frage so entschieden hat. Medicus, Pol.-Beschl. S. 139, beklagt eine solche Auslegung und will in diesem Falle nur den Weg der Expropriation nach dem Gesetze von 1867 eintreten lassen. Bei Feststellung der Alignement-Pläne wird indessen in solchen Fällen auf die Eigenthümer billig Rücksicht genommen werden müssen.

36. Die Festsetzung der Baulinie hat den Zweck, die Grenze der Straßen zu erhalten, im Interesse der Gesundheit und Reinlichkeit, der Sicherheit, der Beleuchtung die Straßen zu verbreitern, manchmal auch zu verengern, die Häuser möglichst in eine gefällige Linie zu legen, besonders vorstehende, den Verkehr störende Winkel zu beseitigen und Ecken auszumerzen, welche leicht als Niederlage für Schmutz und Unrath dienen können. Hierüber ist zu vergleichen Block Seite 1580, Nr. 2, Jousselin II., 282, Proudhon I., 314. Die Baulinie wird in der Regel durch eigens zu diesen Zwecken gefertigte Pläne festgesetzt und liegt die Zahlung der Kosten sowie der Entschädigungen (Nr. 44 u. ff.) dem zur Herstellung oder Unterhaltung des angrenzenden Straßentheiles verpflichteten Straßeneigenthümer ob; indessen kann die Baulinie auch für einzelne Straßenstrecken oder einzelne Baustellen festgesetzt werden, wenn kein allgemeiner Plan für die Straßen besteht. Allgemeine Pläne sind sehr wünschenswerth; sie sind aber bloß obligatorisch für die Traversen von großen Straßen (Staats-, Districts-Straßen) und für die Straßen der Städte nach dem arrêt du conseil von 1765, Art. 52, Gesetz vom 16. September 1807, Decret vom 27. Juli 1808 und Proudhon II., 665.

Die Plan-Arbeiten, welche in der Regel durch Techniker geleitet werden, und zwar nach § 9 der Bauschaffner-Instruction vom 8. November 1854 (Amtsblatt Seite 1185) für Staatsstraßen durch die Bauämter, für die übrigen Straßen durch den Bauschaffner, bestehen vor Allem darin, daß eine genaue Aufnahme der Straße nach ihrer Breite in einem nicht zu kleinen Maßstabe gefertigt wird mit Angabe sämmtlicher auf der Straße befindlicher und mit derselben verbundener oder darauf festliegender Gegenstände, wie Abweissteine, Schutzgeländer, Bäume, Brunnen, Treppenstufen u. dergl. Die angrenzenden Grundstücke sind mit der Kataster- (resp. Haus-) Nummer anzugeben, sowie mit dem Namen des Eigenthümers und sind die Baulichkeiten nach ihrer Bestimmung und nach ihrer zeitigen, baulichen Beschaffenheit zu bezeichnen. Ist so der bestehende Zustand aufgenommen, so hat der Techniker in den Plan die als Baulinie in Aussicht genommene Linie deutlich einzutragen, wobei der allgemeine Zweck der Baulinie mit Berücksichtigung der Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse der betreffenden Straße in's Auge zu fassen ist; nicht minder sind aber auch hiebei die Eigenthums- und Raum-Verhältnisse besonders der einzelnen Häuser zu berücksichtigen, damit einerseits der Angrenzer möglichst geschont und damit andererseits der Straßeneigenthümer nicht mit unverhältnißmäßig hohen Entschädigungen belastet werde. Auch darauf ist zu sehen, daß bei Veränderung der Straßenbreite die Straßenaxe, d. h. die Mittellinie der Straße nicht ohne Noth verlegt werde, daß diese Veränderung möglichst gleichmäßig

auf beiden Seiten stattfinde, daß neue Gebäude möglichst geschont werden, daß im Falle einer Verlegung der Straßenaxe die zum Vorrücken ausersehenen Häuser der einen Straßenseite nicht eher vorrücken, als bis die gegenüberliegende, zum Zurückrücken bestimmte Häuserseite wenigstens theilweise zurückgerückt ist; ebenso ist Streitigkeiten wegen Verbauung von Fenstern durch die Nachbarn u. dergl. möglichst vorzubeugen, sowie überhaupt bei einer durch das Alignement beabsichtigten Verbreiterung oder Verengerung der Straße auf die Angrenzer (z. B. im Falle von Nr. 35 am Ende) möglichst Rücksicht zu nehmen ist. Proudhon II., 493 empfiehlt mit Recht, bei Gelegenheit der Ausarbeitung des Planes für die Baulinie von neuen Straßen auch zugleich das Nivellement für die Straße, soweit dieses Abänderungen erleiden muß, in den Plan einzutragen. Weitere bei Feststellung der Pläne zu beachtende Regeln sind noch in Nr. 46 enthalten.

Ist nun die projectirte Baulinie in den Plan eingezeichnet, so hat der Straßeneigenthümer denselben dem Bürgermeisteramte der betreffenden Gemeinde mitzutheilen, welches sodann öffentlich bekannt machen läßt, daß der Plan während einer bestimmten Zeit offen liege und daß es während dieser Zeit Jedermann freistehe, von demselben Einsicht zu nehmen und etwaige Reclamationen vorzubringen, die übrigens auch noch später geltend gemacht werden können. Ist die Frist verstrichen, so wird der Gemeinderath der betreffenden Gemeinde, da ein Widerspruchsrecht der Gemeindeverwaltung nicht zusteht, wie Medicus Localpolizeibeschl. S. 143 mit Recht hervorhebt, bloß mit seiner Erinnerung vernommen, worauf sämmtliche Actenstücke an die zur Festsetzung der Baulinie berufene Behörde abgehen. Die bezeichneten Formalitäten werden in der Praxis meist beobachtet und wird deren Einhaltung empfohlen von Proudhon II., 715—720, sowie auch ältere, nicht mehr durchaus anwendbare Ministerial-Instructionen vom 13 thermidor VI., 2. October 1815, 29. October 1812 u. s. w., abgedruckt bei Fleurigeon, code de la voirie, Seite 641, 644 und 710 ähnliche Vorschriften ertheilen.

37. Die zur Festsetzung der Baulinie zuständigen Behörden, welche unter der Herrschaft der französischen Gesetze für große Straßen und Straßen in Städten der Staatsrath, für kleine die Bürgermeister waren, sind heut zu Tage nach dem oben unterm 6. Juli 1839 durch die Kreisregierung bekannt gemachten Ministerial-Rescripte (s. oben) für die dort aufgeführten größeren Orte nebst Ludwigshafen das kgl. Staatsministerium des Innern und für alle übrigen Gemeinden der Pfalz die Kreisregierung, gleichviel ob die Straße Staats- oder Districts-Straße oder ein sonstiger öffentlicher, dem Alignement unterworfener Weg ist, wie das oben abgedruckte Regierungsausschreiben vom 12. November 1840 bestimmt. Es sei hier

zugleich bemerkt, daß die Nummern 2 und 3 der unterm 6. Juli 1839 veröffentlichten Ministerial-Entschließungen nichts Neues bringen und ebensogut hätten wegbleiben können, da die in Nr. 3 citirten beiden Gesetze von 1790 gar keine bezüglichen Aufschlüsse geben. Der Beschluß der zuständigen Stelle geht einfach dahin, daß die in den Plan eingezeichnete, näher zu bezeichnende Linie als Baulinie für die betreffende Straße bestimmt wird. Oft wird es nöthig sein, bei Festsetzung des Planes der Baulinie noch einschlägige Bedingungen bezüglich der Ausführung beizufügen, deren Beifügung früher principiell beanstandet worden zu sein scheint, jedoch mit Recht durch den franz. Staatsrath (resp. durch den Ausschuß für das Innere nach Proudhon I., 591) gutgeheißen worden ist. Beispielsweise wird dann, wenn die Straßenaxe bedeutend verlegt ist, so daß die eine Gebäudeseite bedeutend vorrücken, die andere zurückrücken muß, dem Plane die Bedingung anzuhängen sein, daß behufs Offenhaltung des Verkehres nur mit ausdrücklicher Bewilligung der Verwaltung vorgerückt werden darf, so lange die gegenüberliegende Häuser-Seite nicht ganz oder theilweise zurückgerückt ist, wie Proudhon I., 591, II., 478 näher ausführt. Eine weitere Vorsicht ist nach Proudhon II., 479 geboten, wenn mehrere Häuser in einer Reihe allmählig in die Straße vorrücken: Dann muß dem Plane die Bemerkung oder die Bedingung beigefügt sein, daß an den Seiten der vorrückenden Häuser keine Thüren und Fenster und keine Dachtraufen angebracht werden. Für den Fall des nicht gleichzeitigen Zurückrückens oder Vorrückens von zwei Häusern mit gemeinschaftlicher Mauer ist es ferner nach Proudhon II., 480 gerathen, bei Festsetzung der Baulinie zu bestimmen, daß beim Zurückrücken die gemeinschaftliche Mauer in ihrer ganzen Dicke beibehalten resp. beim Vorrücken verstärkt werden dürfe. Um Streitigkeiten abzuschneiden, dürfte es ferner gerathen sein, bei Festsetzung des Planes, wenn dieß nöthig ist, zu bestimmen, daß das Vorrücken in die Baulinie insbesondere dann, wenn die Façaden der angrenzenden Häuser nicht parallel der Straßenaxe laufen, möglichst nach Maßgabe der Linie geschehe, welche von der Straßenaxe aus im rechten Winkel nach den die Privatgrundstücke von einander trennenden Grenzpuncten gezogen werden, wie Proudhon II., 479, 321 näher ausführt. Das soeben geschilderte Verfahren ist nicht allein bei Fertigung von Plänen für ganze Straßenzüge, sondern auch bei Plänen für einzelne Strecken oder einzelne Baustellen möglichst einzuhalten.

Gegen die Festsetzung der Baulinie steht nicht allein den Angrenzern (es sind diese wohl nach Jousselin II., 458 die tiers-intéressés des Art. 52 des Gesetzes von 1807), sondern auch dem Straßeneigenthümer das Recht des Recurses an die nächst höhere Verwaltungsstelle zu; eventuell (bei vermeintlichen Kränkungen im

Eigenthume) würde der Recurs von der Entscheidung des Ministeriums, wie auch Medicus Localpolizeibeschl. Seite 151 bemerkt, an den Staatsrath gehen.

38. Der einmal festgesetzte Plan der Baulinie ist bei allen Bauten festzuhalten; es kann indessen in dringenden Fällen mit Ermächtigung der Kreisregierung von demselben gewichen oder es kann derselbe abgeändert werden und sind bei irgendwie wesentlichen Abänderungen möglichst dieselben Maßregeln, wie bei der ersten Herstellung zu beobachten. In der Vornahme der Abänderungen ist die Verwaltung nicht beschränkt und ist wegen derselben, da erstere lediglich ein ihr zustehendes Recht ausübt, an und für sich keine Entschädigung geschuldet, wie Proudhon II., 688 mit Recht bemerkt. Indessen hat der französische Staatsrath erkannt, daß, im Falle auf die Baulinie ein Haus gestellt und diese Linie während des Baues abgeändert wird, dem Bauenden der z. B. durch Niederreißung des Baues erwachsende Schaden zu vergüten sei. Es ist deshalb nach Jousselin II., 294 bis 296 bei Abänderungen der Linie auf solche in der Ausführung begriffene Bauten die erforderliche Rücksicht zu nehmen.

Besteht für eine Straße kein Alignementplan, so ist die Baulinie durch die für die Anfertigung der Pläne überhaupt zuständige Stelle für den einzelnen Fall festzusetzen. Die Baulustigen haben immer bei Bauten an Staatsstraßen wegen Angabe der Baulinie an Ort und Stelle an das Bauamt sich zu wenden, welches nach dem oben abgedruckten Regierungs-Ausschreiben vom 7. April 1836 unter Zuziehung des Ortsvorstandes durch äußere Zeichen an der Baustelle die Linie nach Maßgabe der festgesetzten Pläne feststellt und dem Betheiligten eine bezügliche Bescheinigung ausstellt, wie z. B. Proudhon II., 510, Jousselin II., 455 und Dufour VII., 431 eine schriftlich gegebene Baulinie verlangen. Bei Districts- und Gemeinde-Straßen ist dasselbe Verfahren einzuhalten, nur mit dem Unterschiede, daß an die Stelle der Baubehörde der Districts- oder Gemeindebauschaffner nach § 9 der Bauschaffner-Instruction (s. unten Nr. 109) tritt. Die Frage, ob wegen ungebührlicher Verzögerung in der Absteckung der Baulinie Entschädigung geschuldet sei, wird von Proudhon II., 511, 512 bejaht; Proudhon will die Enschädigungsklage den Gerichten überweisen, während Jousselin II., 293 die Verwaltung für zuständig hält, wie uns scheint, mit Recht, da es sich hier (s. § XV.) um eine Anordnung der Verwaltungsbehörde bei öffentlichen Arbeiten handelt. Zweckmäßig wird es immer sein, den Gang der Arbeiten im Auge zu behalten, damit Ueberschreitungen der abgesteckten Baulinie sogleich entdeckt werden; auch empfiehlt es sich, nach Vollendung der Arbeit die genaue Einhaltung der Baulinie protocollarisch zu constatiren, wie das Edict von 1607 vorschrieb: Alles dieses, ohne daß den

Baulustigen irgend welche Kosten treffen dürfen. Es ist dieß bestimmt in dem oben abgedruckten arrêt du conseil von 1765, welches, obgleich nebst dem Edikt vom Dezember 1607 durch Art. 2 des Einführungsgesetzes zu den Strafgesetzbüchern von 1861 aufgehoben, natürlich doch noch zur Auslegung des neueren Rechtes beigezogen werden kann. Es ist selbstverständlich, wie Jousselin II., 456 bemerkt, daß dem Einzelnen, welcher behauptet, daß die untere Verwaltungsbehörde ihm die Baulinie willkürlich und nicht nach dem höheren Orts festgesetzten Plane abgesteckt habe, der Recurs an die nächst höhere Verwaltungsbehörde offen steht.

39. Die Frage, ob Jemand auch hinter der Baulinie, d. h. hinter der Straßengrenze mit dem Bau zurückbleiben darf, wurde in Frankreich meist bejaht, wie Proudhon I., 302, 327 und II., 469, 491, Garnier II., Seite 17, I., 152, Dufour VII., 328, Cormenin III., 488 und Cotelle III., 216 bezeugen, jedoch mit der Einschränkung, daß man in diesem Falle gegen die Straße auf der Baulinie die Errichtung einer Mauer für nothwendig hielt. Diese Anschauung stützte sich auf die Worte des arrêt du conseil von 1765 »maisons étant le long et joignant les routes«. Nach unserm heutigen Rechte (Art. 102 des Polizeistrafgesetzbuches) muß aber die Frage dahin entschieden werden, daß der Bauende die Linie genau einzuhalten hat, da der Gesetzes-Artikel ganz deutlich sagt, daß derjenige, welcher an einer öffentlichen Straße bauen will, die Baulinie sich abstecken oder anweisen lassen muß, d. h. die Linie, in welche der Bau zu stellen ist. Die Fassung des Artikels 102 des Polizeistrafgesetzbuches „Bauen an einer öffentlichen Straße" ist zweckentsprechender und weiter als die Fassung des arrêt du conseil von 1765, welches buchstäblich das alignement eingehalten wissen will nur bei Bauten, welche die Straßengrenze berühren (maisons joignant les routes). Allerdings kann dem Baulustigen, wie wir schon gesehen haben, die Erlaubniß ertheilt werden, von der Baulinie abzuweichen resp. hinter der Linie zurückzubleiben, und dieß geschieht häufig dann, wenn derselbe z. B. ein kleines Gärtchen vor seinem Hause behalten will, wobei dann in der Regel der Abschluß des Raumes gegen die Straße durch ein Gitter, durch eine der Umgebung angepaßte Mauer zur Bedingung der Abweichung von der Linie gemacht wird.

Wie verhält es sich dann, wenn das Gebäude nicht unmittelbar an der Straße gebaut werden soll, sondern einigermaßen zurück, oder mit andern Worten: Auf welche Entfernung von einer Straße, vielmehr von der Baulinie oder Straßengrenze rückwärts erstreckt sich die Nothwendigkeit der Absteckung oder Einhaltung der Baulinie bei Errichtung von Gebäuden? Nach Cotelle III., 218 gab es 2 arrêts du conseil von 1744 und 1762, welche bestimmten, daß diese Ent-

fernung 60 Meter betrage. Da diese Bestimmungen aber weggefallen sind, so muß man wohl hier in folgender Weise unterscheiden. Ist das Grundstück, auf dem gebaut werden soll, gegen die Straße schon irgendwie abgeschlossen, so kann ganz frei gebaut werden, da eben hier die Baulinie bereits besetzt und eingehalten ist. Es wird hiebei jedoch vorausgesetzt, daß nicht in fraudem legis gehandelt werde, daß nicht z. B. ein Baulustiger, der die Bestimmungen der Baulinie umgehen will, sich vor dem Bau des Hauses etwa durch einen Zaun oder eine Mauer abschließe und nach Vollendung des Hauses dann diesen Abschluß niederreiße. Entgegengesetzten Falles läßt sich dagegen wohl nicht leicht eine allgemeine Regel aufstellen, etwa in der Art, daß derjenige, welcher innerhalb einer Entfernung von so viel Metern an der Straße bauen will, die Baulinie einzuhalten hat. Hier muß wohl jeder Fall besonders beurtheilt werden und es dürfte die Nothwendigkeit der Einhaltung der Baulinie dann immer gegeben sein, wenn aus dem Bauplane hervorgeht, daß das Gebäude in der Absicht errichtet werden soll, demselben die Vortheile der nahen Straße zu verschaffen, resp. (z. B. bei Einschließungs-Mauern) sich von der Straße abzuschließen.

40. Während das französische Recht die Alignirung, die Festsetzung der Baulinie, im Allgemeinen nur für die großen Straßen innerhalb und außerhalb der Städte und Dörfer anordnete und die Regelung der Baulinie für die kleinen Straßen nach dem Gesetze 16/24. August 1690 titre XI., Art. 3 der Lokalpolizei überließ, setzt das neue Recht (Art. 102 des Polizeistrafgesetzbuches) fest, daß die Baulinie und ihre Consequenzen auf die öffentlichen Straßen einer Stadt oder eines Dorfes oder auf Staats- und Distrikts-Straßen sich erstrecken. Hiernach ist also bei Bauten an einer Gemeindestraße nur dann die Einhaltung der Baulinie erforderlich, wenn es sich um Bauten innerhalb der Gemeinde, d. h. innerhalb des Häusercomplexes handelt oder wenn der Bau an die an einer Gemeindestraße bestehenden Bauten sich anschließt oder wenn der Bau an Gemeindewegen im freien Felde, aber nahe an dem Häusercomplexe errichtet wird, daß er als eine Fortsetzung dieses Complexes erscheint. Zur Orientirung in zweifelhaften Fällen (vergl. auch Edel Seite 423) dient vielleicht folgende Stelle einer für einen ähnlichen Fall an die Präfekten erlassenen französischen Ministerialinstruktion von 1836, welche nach Garnier II., 104 so lautet: „Ich erkenne wohl, daß man in gewissen Fällen im Zweifel sein kann über den Punkt, wo der Vizinalweg aufhört und wo er beginnt (im Gegensatze zur Ortsstraße, rue) . . . . . . Es leuchtet wohl ein, daß 3 oder 4 im freien Felde längs eines Wegs zerstreut stehende Häuser dem Wege nicht den Charakter einer Ortsstraße (rue) verleihen können; allein sobald eine gewisse Anzahl Häuser zusammen-

gebaut wird, ist der Weg, der ihnen zur Verbindung dient, als Ortsstraße und nicht als einfacher Vizinalweg zu bezeichnen." Auf Privatwege, die zu öffentlichen Wegen erklärt worden sind, finden die Bestimmungen über die Baulinie Anwendung, je nachdem sie in die eine oder andere Classe der öffentlichen der Baulinie unterworfenen Wege eingereiht sind. Auch gedeckte, Jedermann zugängliche Durchgänge (passages) oder Sackgassen (impasses) sind nach Art. 102 des Polizeistrafgesetzbuches zu aligniren, da sie in der Regel, wie Jousselin II., 497 und 498 und Proudhon II., 597, 598 ausführen und wie wir oben Nr. 12 gesehen haben, öffentliche Ortsstraßen sind. Unter öffentlichen Straßen der Stadt, des Dorfes sind wegen der Gleichheit des Grundes auch öffentliche, im Innern der Orte oder unmittelbar an dieselben anschließende öffentliche Plätze zu verstehen. Proudhon II., 597 will die öffentlichen Spaziergänge im Allgemeinen von Festsetzung der Baulinie ausnehmen; allein nichts destoweniger ist es gerechtfertigt, dieselben sowohl nach dem französischen Rechte, als nach unserm Artikel 102 als öffentliche Straßen einer Stadt, eines Dorfes zu betrachten. Auch für Eisenbahnen ist bei Bauten daran die Absteckung der Baulinie geboten. Denn wenn auch nicht alle Motive hier eintreten, die bei Festsetzung der Baulinie an gewöhnlichen Straßen einwirken (Gesundheit, Reinlichkeit, leichtere Beleuchtung und dergleichen), so treten doch einige dieser Motive (z. B. Festsetzung der Straßengrenze) auch hier ein und der Wortlaut des Gesetzes spricht dafür. Edel Seite 422 ist dieser Ansicht, während Dufour VII., 335 gegentheiliger Ansicht zu sein scheint, indem er ein einschlägiges ministerielles, zum Theil auf Grund neuerer Gesetze erlassenes Rundschreiben zum Abdrucke bringt. Für die zum Betriebe einer Eisenbahn an derselben zu errichtenden Gebäude ist selbstverständlich keine Baulinie vorgeschrieben, da dieselben sozusagen einen integrirenden Bestandtheil der Straße selbst bilden. Der Leinpfad ist den Bestimmungen der Baulinie unterworfen, wie unter Nr. 117 näher ausgeführt ist.

Es ist übrigens nicht außer dem Auge zu lassen, daß die Verwaltungsbehörde auch gegenüber den öffentlichen Wegen, für welche die Bestimmungen der Baulinie (alignement) nach Artikel 102 des Polizeistrafgesetzbuches nicht maßgebend sind, immer noch das Recht der Abgrenzung (délimitation du domaine public) behält.

41. Nach dem Wortlaute des Artikel 52 des Gesetzes vom 16. September 1807 sollte man annehmen, daß es auf dem Wege der Festsetzung der Baulinie zulässig wäre, in Städten oder Dörfern mitten durch die Häusercomplexe oder auch auf dem freien Felde Linien für neu herzustellende Straßen zu ziehen und den an diese ideellen Straßen angrenzenden Eigenthümern die mit der Baulinie verbundenen Verpflichtungen aufzuerlegen.

In der That war die Frage in der französischen Praxis, nicht bei den Schriftstellern bestritten. Das Edikt von 1607 und das arrêt du conseil von 1765, die Urquellen über die Materie des Alignement, sprechen nur von der Verpflichtung des Einholens der Baulinie bei bestehenden Straßen, nirgends aber von der Ermöglichung der Herstellung neuer Straßen durch Alignement. Es sollte durch das Alignement der Verwaltung nur die Gelegenheit gegeben werden, auf summarischem Wege bei Festsetzung der Grenzen der bestehenden Straße den Verkehr störende Hindernisse, Bauten u. dgl. zu beseitigen und der bestehenden Straße eine zweckmäßigere Breite oder Richtung zu verschaffen. Der Artikel 52 des Gesetzes von 1807, indem er von Alignement pour ouverture des nouvelles rues spricht, konnte ohne Rücksicht auf die älteren Gesetze sich so ausdrücken, weil nach dem Gesetze von 1807 das Verfahren für die Expropriation, wie für das Alignement gleich summarisch war und in der formellen Behandlung wenig Unterschied statt hatte. Mit dem Gesetze über Expropriation vom 8. März 1810, welches gegenüber dem auch die Grundsätze über Expropriation enthaltenden Gesetze vom 16. September 1807 eine andere Behandlung der Materie der Expropriation eintreten ließ, mußte der Unterschied zwischen Alignement und Expropriation wieder klarer hervortreten. Unser neues Gesetz von 1837, welches die Expropriation nur in gewissen Fällen zuläßt, hat diesen Unterschied damit ebenfalls hervorgehoben. Auch hat bei Discussion des Entwurfes zum französischen Gesetze über Expropriation von 1833 der Regierungscommissär in der Kammer erklärt, daß man auf dem Wege des Alignement nach dem bestehenden Rechte nicht neue Straßen herstellen könne.

Proudhon I., 582, II., 631, 632, 634, 648 und 685 theilt diese Ansicht des Regierungscommissärs und in gleichem Sinne lautet das bei Proudhon II., Seite 645 abgedruckte Cassations-Urtheil, wie auch Dufour VII., 394, sowie Block Seite 1585, Nr. 37, Cotelle III., 220, Serrigny quest. 74—80, 116, Garnier II., 16, 172, 173 und Medicus Localpolizeibeschlüsse Seite 139 dieselbe Ansicht äußern.

Nach Allem diesem und insbesondere nach Artikel 102 des Polizeistrafgesetzbuches, der gleichfalls offenbar nur von bestehenden Straßen spricht, ist also als geltendes Recht anzunehmen, daß die Baulinie nur für bestehende Straßen, aber nicht für erst projectirte Straßen mit Wirkung gegen Dritte gezogen werden kann und daß nur bei Festsetzung der Baulinie an bestehenden Straßen die für Gewinnung der nöthigen Breite und zweckmäßigen Richtung nöthigen Aenderungen der factisch bestehenden Linie getroffen werden können.

42. Während das arrêt du conseil von 1765 von maisons,

édifices et bâtimens généralement quelconques spricht, bei deren Errichtung die Baulinie einzuhalten ist (im Edicte von 1607 ist von »constructions« die Rede), handelt der Artikel 102 des Polizeistrafgesetzbuches davon, daß bei „neuen Gebäuden oder Vorsprüngen" oder „neuen Mauern" die Baulinie abzustecken sei. Aus den bei Redaction des Polizeistrafgesetzbuches von 1861*) geführten Verhandlungen geht hervor, daß man an dem alten Rechte in dieser Beziehung nichts ändern wolle und ist deßhalb die Einhaltung der Baulinie nicht allein für Gebäude im engern Sinne, sondern auch für Zäune (todte oder lebende), Hecken, Bretterwände erforderlich. In diesem Sinne sprechen sich aus ein Urtheil des obersten Gerichtshofes in München vom 7. Juni 1869 bei Stenglein Bd. VIII., Seite 346, Edel, Polizeistrafgesetzbuch von 1871, S. 177 und bezüglich des französischen Rechtes Proudhon II., 712.

Unter der Herrschaft des Polizeistrafgesetzbuches von 1861 war die Frage streitig, ob die ein Zubehör der Gebäude bildenden Vorsprünge (saillies), wie Freitreppen, Treppenstufen, feste Bänke, Schwellen, Balcone,**) Wasserausgußröhren nach Artikel 181 oder 153 des Gesetzbuches zu behandeln seien. Die Fassung des Alignement-Artikels im neuen Polizeistrafgesetzbuche hat diese Streitfrage nunmehr ausdrücklich entschieden und sind derartige Anlagen jetzt als Zuwiderhandlungen gegen Artikel 102, d. h. gegen die Vorschriften bezüglich des Alignement, und nicht als einfache verkehrstörende Vorrichtungen (Artikel 366 Nr. 9 und 10 des Strafgesetzbuches) zu betrachten. Hierüber sind zu vergleichen die Verhandlungen des Gesetzgebungs-Ausschusses von 1871, Seite 216 und insbesondere daselbst die Aeußerungen des kgl. Staatsministers des Innern und des Abgeordneten Fries.***)

43. Wir haben oben gesehen, daß durch die Baulinie nicht allein die Grenze für die betreffende Straße festgesetzt wird, sondern daß die Festsetzung der Baulinie auch zur Constituirung einer Ser-

*) Dort war der jetzige Artikel 102 als Artikel 181 fast wörtlich enthalten.

**) Die von Edel Polizeistrafgesetzbuch 1871 S. 178 ausgesprochenen Zweifel, ob das Alignement auch auf die Theile des Hauses über dem Boden sich erstrecke, sind ungegründet; an keinem Hause darf ein Vorsprung über die Linie angebracht werden (s. oben arrêt von 1765 und Edict von 1607.)

***) Edel, Polizeistrafgesetzbuch von 1871 S. 178 tadelt mit Recht, daß der neue Zusatz bezüglich der Treppen ꝛc. nicht auch in den Anfang des Absatz 2, Nr. 1 des Art. 102 aufgenommen worden sei, so daß es also den Anschein haben könnte, als sei derjenige straflos, der bei Aufführung einer Treppe von der allgemein festgesetzten Baulinie abweiche. Indessen ist zu beachten, wie auch Edel zugibt, daß eine Treppe z. B. einen Theil des Gebäudes bildet und daß vom Theile das gelten muß, was vom Ganzen gilt.

vitut und zu einer Expropriation (siehe Nr. 44) führen kann. Berührt die Baulinie nämlich Grundflächen, die mit Gebäuden besetzt sind, so darf das Gebäude, welches zufolge der Linie zur Straße zu ziehen ist und soweit es von dieser Linie durchschnitten wird, oder soweit dasselbe überhaupt, z. B. wenn es auch zurücksteht, der festgesetzten Baulinie nicht entspricht, von dem Eigenthümer (Nutznießer 2c. 2c.) ohne Erlaubniß der Verwaltungsbehörde nicht mehr verstärkt oder wiederhergestellt werden, damit dasselbe möglichst schnell zusammenfalle. Hierdurch wird bewirkt, daß die Fläche möglichst bald zur Straße gezogen werden kann, respective daß das von der Linie zurückstehende Gebäude, die Mauer, möglichst bald verschwindet. In diesem Verbote der Verstärkung oder Wiederherstellung äußert sich die unter Nr. 45 speciell wegen der Entschädigungsfrage besprochene und vorhin erwähnte Wirkung der Baulinie als einer Servitut. So lange die Fläche noch mit dem Gebäude besetzt oder gegen die Straße hin mit einer Mauer, einem Zaune umgeben ist (siehe oben Nr. 42), darf sie nicht zur Straße gezogen werden. Die durch die Verwaltung zu ertheilende Erlaubniß zur Verstärkung oder Wiederherstellung von nicht in der Baulinie stehenden Gebäuden, Mauern 2c. 2c. ist in dem Polizei-Strafgesetzbuche als „oberpolizeiliche" bezeichnet und es genügt daher in allen Fällen eine Erlaubniß der Kreisregierung. Die Erlaubniß wird in der Regel versagt werden müssen, wenn es sich darum handelt, für eine enge Straße den nöthigen Platz möglichst bald zu gewinnen. Die Treppen, Vorsprünge und ähnliche Vorrichtungen, welche Artikel 102 des Polizeistrafgesetzbuches aufzählt, sind natürlich in Bezug auf Wiederherstellung u. s. w. zu behandeln, wie die Gebäude selbst. Endlich ist hier noch beizufügen, daß, im Falle durch die Ziehung der Baulinie der Weg geschmälert wird, das Gegentheil einer Expropriation, nämlich die Erwerbung von Terrain durch den angrenzenden Eigenthümer eintritt, der in diesem Falle nach Artikel 53 des Gesetzes vom 16. September 1807 gezwungen werden kann, das zwischen seinem Eigenthume und der Baulinie liegende Terrain anzukaufen, wenn er an der betreffenden Stelle ein neues „Gebäude" errichten oder ein bereits bestandenes Gebäude neu aufbauen will.

44. Gehen wir nun über zur Frage der Entschädigungen, welche bald der Straßen-Eigenthümer, bald der angrenzende Eigenthümer zu zahlen in der Lage sind, je nachdem der letztere durch Festsetzung der Baulinie Land verliert oder solches gewinnt.

Wird durch die Festsetzung der Baulinie die Straße in das Privateigenthum verbreitert, so haben alle anstoßenden Eigenthümer, deren Eigenthum von der Linie überschritten respective abgeschnitten wird, wie bei gewöhnlichen Festsetzungen der Straßengrenze, eine Entschädigungsklage, welche wie in dem Falle der gewöhnlichen déli-

mitation du domaine public zu begründen und zu entscheiden ist (siehe oben Nr. 18). In diesem Falle ist auch wegen der Höhe der Entschädigung nichts besonderes zu bemerken. Anders gestaltet sich die Sache, wenn durch die Absteckung der Baulinie*) Häuser und umfriedete Räume zur Straße gezogen werden sollen. Dann kann das betreffende Eigenthum nicht sogleich zur Straße gezogen, sondern es muß abgewartet werden, bis das betreffende Gebäude, ganz gleich durch welche Veranlassung,**) zusammenstürzt oder durch den Eigenthümer oder auch durch unbefugte Dritte zusammengerissen wird; hiebei wird indessen nach Proudhon II., 509 nicht erfordert, daß das Gebäude bis zum Boden zerstört sei, damit der Platz der öffentlichen Straße zufalle. Der Eigenthümer erhält für die überbaut gewesene, respective der Straße anfallende Fläche eine Entschädigung, die indessen nichts weiter als den Werth des abgelassenen Landes in sich begreifen darf. Fällt nur ein Theil eines Gebäudes in die Baulinie, so wird insbesondere für den Minderwerth des Resttheiles nichts vergütet. Hierüber ist zu vergleichen Artikel 50 des Gesetzes vom 16. September 1807 und Proudhon I., 535. Proudhon II., 624, 650, 653, 657 sagt hierüber: Le terrain devra être estimé comme vague et nu, à son prix intrinsèque, abstraction faite de ses rapports de necessité, d'utilité, de convenance et d'agrément avec le bâtiment, dont il est retranché, absolument comme s'il avait toujours formé à lui seul une propriété complète et isolée.« Ein bei Cotelle III., 232 angeführtes Cassations-Urtheil vom 9. Juli 1829 sagt übereinstimmend hiermit: »l'indemnité due à raison de reculement ne doit être que de la valeur du terrain délaissé sans égard à la déprèciation de l'édifice, ni aux frais de la reconstruction sur le nouveau plan.« Serrigny compet. II., Seite 121 hebt mit Recht auch hervor, daß das Stück Land deßwegen nicht als Bauplatz abgeschätzt werden darf, weil dasselbe eben zur Straße gezogen wird und somit nicht mehr als Bauplatz dienen kann. Proudhon II., 658 macht darauf aufmerksam, daß bei Ankauf der betreffenden Fläche nur für die Fläche Entschädigung geleistet werde, die wirklich dem Privaten gehört habe, also z. B. nicht für den Platz, der durch die Objecte, die wir oben Nr. 42 als saillies bezeichnet haben, eingenommen wird, daß dagegen z. B. für den durch eine Arkadenreihe (in gewissen Gegenden „Lauben" genannt)

*) Nicht durch die gewöhnliche bei der betreffenden Straße etwa zulässige Expropriation: in diesem Falle, welchen Artikel 51 im Gegensatze zu Artikel 50 des Gesetzes vom 16. September 1807 im Auge hat, müßte lediglich das Gesetz vom 17. November 1837 angewendet werden.

**) Nach Jousselin I., 83 und arg. Polizeistrafgesetzbuch Artikel 102, 1 am Ende.

eingenommenen Platz Entschädigung zu bezahlen sei und so weiter. Die Entschädigung ist nach Proudhon II., 660, 661 und Cotelle III., 228 geschuldet, sobald der Straßeneigenthümer in der Lage ist, in den Besitz des Abschnittes zu treten. Diesen Eintritt in den Besitz kann derselbe jedoch nicht beliebig hinausschieben, da die Festsetzung der Baulinie eben den Zweck hat, das innerhalb derselben liegende Land der Privatdisposition zu entziehen; ja Proudhon II., 603 läßt mit Recht die Vereinigung mit dem Straßenkörper von Rechtswegen eintreten. Der Lauf der Zinsen der Entschädigungssumme richtet sich nach Proudhon II., 709 nach den Bestimmungen des gemeinen Rechtes. Die Entschädigung dürfte nicht vorher zu bezahlen sein, da die Grundsätze der Expropriation hier nicht maßgebend sind, da die besonderen Gesetze desfalls nichts bestimmen und da der Artikel 545 c. c. sich nur auf die gewöhnliche Expropriation bezieht, während das System der Baulinie, wie schon erwähnt, den in Artikel 649 und 650 code civil aufgeführten Servituten im weiteren Sinne beizuzählen ist. Ueber einige, hier einschlagende civilrechtliche Fragen, wie die Fragen der Garantie für Eviction bei Zurückrücken des Privateigenthums, der Beseitigung der Hypotheken, der Verhältnisse des Miethers, des Nutznießers zum Eigenthümer möge verglichen werden Proudhon II., 609, 619, 690—708. Ueber die Entschädigungsforderungen gegenüber dem Straßeneigenthümer wegen Wegnahme von Land entscheidet nicht mehr die Verwaltung (nach Artikel 4 des Gesetzes vom 28 pluviose VIII. der Präfecturrath), sondern es sind nach der Verordnung vom 6. November 1817, Artikel III., b. die Gerichte zuständig, welche ihren Entscheidungen die Artikel 50, 53, 56 und 57 des Gesetzes vom 16. September 1807 zu Grunde zu legen haben, wie bereits unter Nr. 34 ausgeführt ist.

Nach der bisherigen Darstellung sind auch die offenbar irrigen Ansichten Edel's wegen der Entschädigung bei Alignement Seite 424 zu berichtigen. Insbesondere sei hier noch den Bemerkungen Edel's und des Abgeordneten Fries gegenüber im Gesetzgebungsausschusse von 1871 (Verhandlungen Seite 39) hervorgehoben, daß bezüglich der Art und Weise der Entschädigung kein Unterschied besteht, ob die betreffende Straße vor Erlassung des Expropriationsgesetzes von 1837 (siehe oben Nr. 26) oder nachher erbaut worden ist.

45. Wenn durch die Baulinie von der öffentlichen Straße Land abgeschnitten wird, — es ist dies der Fall des Artikel 53 des Gesetzes vom 16. September 1807 —, so hat der Angrenzer die Verwaltung (den Straßeneigenthümer) zu entschädigen, sobald er von dem abgeschnittenen Lande Besitz ergreift. Der Angrenzer kann sich nur mit Willen der Verwaltung in Besitz setzen und letztere hat das Recht, ihn zum Ankaufe zu zwingen, indem ihr, sobald ersterer auf

ergangene Aufforderung die Fläche nicht kauft, das Recht zusteht, das angrenzende Land, auch das Gebäude des Privaten auf dem Wege der Zwangsenteignung unter Wahrung der deßfalls vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erwerben. Wie Medicus Polizei-Beschlüsse Seite 144 mit Recht bemerkt, ist jedoch in diesem Falle der Punkt, ob eine Abtretung stattzufinden habe, als bereits durch den Alignementplan festgestellt zu betrachten. Nach Artikel 53, Absatz 2 des Gesetzes vom 16. September 1807 hat der Angrenzer dann das Land oder das Gebäude um den Preis abzulassen, den dasselbe vor Absteckung der Baulinie gehabt hat, im Falle durch Verbesserung der Straße das Grundeigenthum seitdem im Preise gestiegen sein sollte. Wenn die Verwaltung das erworbene Land nicht verwenden kann, so steht es ihr natürlich frei, dasselbe ganz oder theilweise zu verkaufen, wobei öffentliche Corporationen natürlich die für Veräußerungen vorgeschriebenen Gesetze zu beachten haben, wie dieß Artikel 53 am Ende noch besonders vorschreibt.

Der eventuelle Zwang zum Ankaufe erstreckt sich für den angrenzenden Eigenthümer auf die von der Straße abgeschnittene Strecke, welche durch zwei Linien begrenzt wird, von denen jede, von der Straßenaxe senkrecht ausgehend, das Eigenthum des Angrenzers trifft (siehe Nr. 37) und in dieser Breite darf wohl auch der Angrenzer expropriirt werden, wenn derselbe nicht freiwillig kaufen will. Was die Entschädigung im Falle des Kaufes des Abschnittes des Angrenzers betrifft, so gelten darüber die gewöhnlichen Sätze (Artikel 53, Absatz 1 des Gesetzes vom 16. September 1807), wobei jedoch wegen Compensation der Forderungen das Nöthige zu beachten ist, im Falle mit einem Theile derselben Parzelle in die Straße vorgerückt und mit dem anderen zurückgerückt wird.

Der Eigenthümer hat keine Entschädigung dafür zu verlangen, daß ihm an seinen nicht in der Baulinie stehenden Gebäuden nicht erlaubt ist, Reparaturen vorzunehmen, da das die Entschädigung regelnde Gesetz von 1807 hiefür keine Entschädigung bietet und nach den oben unter Nr. 24 erörterten allgemeinen Grundsätzen für Einräumung von servitudes d'utilité publique keine Entschädigung gewährt wird.

46. Wenn auch dem Angrenzer durch den Art. 53 des Gesetzes vom 16. September 1807 kein Vorkaufsrecht auf die Straßenabschnitte zugesichert ist, so erfordert es dennoch die höchste Billigkeit, den Abschnitt nur dem Angrenzer in den vorhin angegebenen Grenzen zu überlassen, da außerdem die Verwaltung selbst (man denke z. B. an einen Hausbau zwischen Haus und Straße auf dem Abschnitte) den Grund zu gegenseitiger Erbitterung und kostspieligen Rechtsstreitigkeiten zwischen den Nachbarn legen würde. In der Regel

empfiehlt es sich, wie wir schon oben (Nr. 37) erwähnt haben, die Vertheilung der Landabschnitte respective die Veräußerung derselben schon auf dem Baulinienplane festzusetzen, damit der Betheiligte sich äußern und der Verwaltung behufs richtiger Vertheilung des Landes Anhaltspunkte an die Hand geben kann. Ist dieß vorher nicht geschehen, so thut die Verwaltung am besten, vor Abgabe der Abschnitte eine Vereinigung zwischen den Einzelnen zu erzielen und äußersten Falles die Abschnitte in der oben Nr. 45 bezeichneten Breite an die Angrenzer zu verkaufen, wobei übrigens alle über die Vertheilung des Landes und über die Kaufverträge entstehenden Streitigkeiten als rein civilrechtliche vor die Gerichte zu verweisen sind, während etwaige Streitigkeiten über die Baulinie und deren Einhaltung naturgemäß zur Cognition der Verwaltung gehören. Hierüber sind zu vergleichen die zum Theil auseinandergehenden Ansichten von Proudhon II., 482 und Serrigny quest. Seite 154, woselbst auch einschlägige Detailfragen besprochen sind. Besonders vorsichtig muß die Verwaltung verfahren, wenn einzelne Häuser schon vorgerückt sind mit Thüren und Fenstern an den Seitenwänden und nun weitere Eigenthümer mit Bauten nachrücken sollen. Auch hier ist beim Vorrücken, sofern dieß nicht schon im Plane bestimmt ist, möglichst zu vermitteln, eventuell aber dem Käufer der Parzelle zu überlassen, sich mit den Nachbarn auseinanderzusetzen, was nach Proudhon II., 676 nöthigenfalls gerichtlich zu geschehen hat.

Im Allgemeinen ist überhaupt immer festzuhalten, daß die Verwaltung nur die Einhaltung der Baulinie zu überwachen hat, während die Gerichte über alle Streitigkeiten zwischen Privaten zu entscheiden haben, welche nicht die Einhaltung der Baulinie betreffen, z. B. Streitigkeiten zwischen Nachbarn wegen Entziehung von Luft und Licht, wegen Nachbarservituten überhaupt. Hiebei ist auch nicht ausgeschlossen, daß wegen Verletzung derartiger Privatrechte die Gerichte die Niederreißung eines Baues verordnen, obgleich derselbe in der Baulinie steht, wie Jousselin II., 457 mit Recht bemerkt. In keinem Falle kann die Verwaltung, welche lediglich ohne Rücksicht auf Privatrechte nehmen zu müssen, die Baulinie feststellt, für etwaige Verletzungen von derartigen Rechten haftbar erklärt werden.*) Die Verwaltung nämlich übt hier ein ihr zustehendes Recht, das Recht der Festsetzung der Baulinie, aus und kann bei regelrechter Ausübung desselben im civilrechtlichen Sinne Niemanden verletzen oder beschädigen.

47. Was die Zuständigkeit in Sachen der Baulinie betrifft,

*) Proudhon II., 349.

so ist die Verwaltungsbehörde ausschließlich befugt, die Baulinie festzusetzen und demnach hat dieselbe jede vor dem Strafrichter auftauchende Incidentfrage, ob das Alignement festgesetzt ist und welche Linie die Baulinie bildet, zu entscheiden. Aber auch die Frage, insofern sie vor dem Strafrichter auftaucht, ob die nicht bestrittene Baulinie im einzelnen Falle eingehalten sei, ist durch die Verwaltungsbehörde zu entscheiden, da ihr allein grundsätzlich die Festsetzung der Straßengrenzen zusteht und da nach Artikel 5 des Ediktes von 1607 dieser Behörde (dem grand voyer) ausdrücklich zur Pflicht gemacht ist, nach Vollendung der Anlage den Stand der Sache zu prüfen.*) Nur der Ausspruch der Strafe ist Sache des Polizeirichters.

48. Wir haben bereits angedeutet, daß behufs Beschleunigung des Verfalles von nicht in der Baulinie (auch rückwärts derselben) stehenden Gebäuden die Vornahme von Herstellungsarbeiten an diesen ohne Erlaubniß der Verwaltungsbehörde verboten ist.

Das arrêt du conseil von 1765 verbietet solche Arbeiten »aux faces des maisons étant le long et joignant les routes« und verbietet ferner, ohne Erlaubniß Gebäude längs der Straße auszubessern (réparer). Auch sind noch anzuführen die bei Proudhon II., 565 citirten älteren Verordnungen, wo verboten ist, de soutenir, conforter, conserver, réparer, reconstruire, de faire des réparations tenant lieu de reconstruction. Das Polizeistrafgesetzbuch Artikel 102 verbietet, an einem bestehenden Gebäude ꝛc. ꝛc., insoweit dieses der festgesetzten Baulinie nicht entspricht, eine zur Wiederherstellung oder Verstärkung desselben dienende Bauarbeit ohne oberpolizeiliche Erlaubniß vorzunehmen. Es ist streitig, ob, wenn vor dem Polizeirichter über die Bezeichnung der Arbeit als einer verstärkenden oder wiederherstellenden gestritten wird, die Verwaltung oder der Richter zu entscheiden hat.

Der Richter hat wohl alle die Strafbarkeit einer Handlung bedingenden Momente zu würdigen, insofern er nicht bezüglich des einen oder des anderen Punktes ratione materiae unzuständig ist; da aber ein solcher Ausnahmsfall hier vorliegt, so erscheint er in der vorliegenden Incidentfrage kaum zuständig. Denn die Verwaltung hat im vorliegenden Falle zu entscheiden nicht bloß über die Bitte um Erlaubniß zur Vornahme solcher Arbeiten, sondern auch (Nr. 21) über die in der Baulinie einbegriffene Frage der Ausdehnung der öffentlich-rechtlichen servitus non reparandi, welche die außerhalb der Linie stehenden Gebäude belastet. Für die gerichtliche Zuständigkeit sprechen sich aus Jousselin II., 460 bis 465, Dufour VII.,

---

*) Jousselin II., 491.

440, für die der Verwaltung Proudhon II., 560 bis 565. Serrigny compet. II., 416 sagt, daß der Cassationshof und der Staatsrath in der Regel zu Gunsten der Verwaltung erkennen. Medicus, Localpolizeibeschlüsse, Seite 155 spricht sich ebenfalls „in Uebereinstimmung mit der Rechtsprechung des Pariser Cassationshofes" für die Zuständigkeit der Verwaltung aus. Hat demnach z. B. die Verwaltungsbehörde auf dem Wege des vorläufigen Einschreitens die Niederreißung von Bauten, welche sie als verstärkende betrachtet, angeordnet, oder hat dieselbe dem Baulustigen auf Anfrage wegen Vornahme solcher Bauten einen ablehnenden Bescheid gegeben, so muß bei gerichtlicher Verfolgung der Sache der Richter die betreffenden Arbeiten als „verstärkende" annehmen. In jedem Falle des Zweifels, ob die Arbeiten „verstärkende" sind, muß der Richter die einzuholende Entscheidung der Administrativ-Behörde (der Kreisregierung) abwarten.

49. Was nun speciell die Frage betrifft, welche Wiederherstellungen an Gebäuden, die nicht in der Baulinie stehen, bei Strafe nur mit Genehmigung der Verwaltungsbehörde vorgenommen werden können, so zeigt die Vergleichung der oben abgedruckten älteren Gesetze mit dem Polizeistrafgesetzbuche Artikel 102, daß zwischen beiden Gesetzgebungen Uebereinstimmung besteht. Eben deßhalb ist es aber nicht unwichtig, auf die heute noch als Richtschnur angenommenen Auslegungen der französischen Doctrin zurückzukommen. Es ist unzweifelhaft richtig, daß eine unbefangene Betrachtung des Gesetzestextes dahin führt, daß jede Bauarbeit, die zur „Verstärkung oder Wiederherstellung" eines nicht in der Baulinie stehenden Gebäudes führen muß, verboten ist, gleichviel, ob es sich um Wiederherstellung oder Verstärkung des Erdgeschosses, der Fundamente oder der oberen Stockwerke oder ob es sich um Arbeiten im Innern des Hauses oder außerhalb handle. Proudhon II., 582 bis 592 hält auch auf dem Standpunkte des französischen Rechtes eine solche Auslegung für die richtige, indem er das Ergebniß seiner Untersuchung Seite 592 und 640 dahin zusammenfaßt, daß (abgesehen von kleinen Unterhaltungsarbeiten, z. B. an den Dächern) alle Arbeiten und Abänderungen ohne Unterscheidung ihrer Natur, ihrer Wichtigkeit, der Art ihrer Ausführung, der Theile des Gebäudes, auf die sie sich beziehen, verboten sein sollen und zwar in allen Theilen der Gebäude, soweit sie nicht in der Baulinie stehen. Im Gegensatze zu Proudhon hat die französische Jurisprudenz, welcher auch Medicus Localpolizei-Beschlüsse Seite 145 zustimmt, um die Härte der fraglichen Bestimmungen zu mildern, im Allgemeinen den Satz aufgestellt, daß zweierlei Arbeiten an nicht in der Baulinie stehenden Gebäuden zu unterscheiden sind. Die erste Klasse begreift diejenigen Arbeiten in sich, welche, indem sie den Bau verstärken oder befestigen, dessen Dauer auf unbestimmte Zeit ver-

längern oder den Zeitpunkt des Verfalles hinausrücken, während die zweite Klasse, ohne eine solche Wirkung zu äußern, darin besteht, daß der Eigenthümer bloß nützliche oder dem Luxus dienende Veränderungen an dem Bau vornimmt; die letzteren Arbeiten sollen erlaubt, die ersteren unbedingt verboten sein. Hierüber möge verglichen werden Dufour VII., 431, Jousselin II., 283, Proudhon II., 565 u. f., Garnier I., Seite 131 und 132. Proudhon II., 587 citirt als Quelle dieser Jurisprudenz ein Werk von 1782, welches blos von „verstärkenden" Arbeiten (travaux confortatifs) spricht. Mit Hülfe dieser Unterscheidung hat man beispielsweise als unbedingt erlaubt erklärt das Aufbauen oder Wiederaufbauen eines oberen Stockwerkes, die Vornahme von Arbeiten jeder Art im Innern des Gebäudes (siehe Dufour VII., 326); dagegen wird als verboten erklärt die Herstellung der Fundamente und des Erdgeschosses. Anderseits sind nach der französischen Jurisprudenz wieder erlaubt das Bewerfen mit Mörtel, Tünchereien, das Einbrechen von Thüren und Fenstern, die Arbeiten, die durch den Einsturz eines benachbarten Hauses nöthig werden, die Reparatur einer durch das Zurückrücken des Nachbarn blos gelegten gemeinschaftlichen Mauer u. dergl., während z. B. die Erniedrigung einer Mauer verboten ist. Eine weitere Reihe von Beispielen geben insbesondere Proudhon II., 568 u. f., Block 1588 Nr. 72, Dufour VII., Seite 325, Cormenin III., 500 und 501, Jousselin II., 300, 409 und Cotelle III., 243, der jedoch Seite 245 im Gegensatze zu der herrschenden Meinung eine Entscheidung des Staatsrathes vom 27. Februar 1821 anführt, welche das einfache Vergipsen (plâtrage) als verstärkende Arbeit erklärt.

Um es kurz zu wiederholen: Nach richtiger Auslegung des Artikels 102 des Polizeistrafgesetzbuches und der demselben zu Grunde liegenden französischen Gesetze ist ohne weitere Unterscheidung jede ohne Erlaubniß der Verwaltungsbehörde behufs Verstärkung oder Wiederherstellung eines nicht in der Baulinie (vor oder zurück) stehenden Gebäudes in oder an demselben vorgenommene Arbeit verboten, insoweit es sich nicht um kleine, unbedeutende Reparaturen handelt. Die Qualification der Arbeiten in einzelnen Fällen ist eine rein technische Frage. Die von Edel Seite 423 beliebte Auslegung scheint von der durch Proudhon nicht gebilligten milderen französischen Doctrin beeinflußt zu sein. Bei Fassung des Artikels 181 des alten Polizeistrafgesetzbuches (Artikels 102 des jetzigen) im Gesetzgebungsausschusse hat Dr. Weiß, dessen Redaction schließlich in das Gesetzbuch übergegangen ist, die strengere Proudhon'sche Ansicht als maßgebend vorgeschwebt, indem derselbe an das bestehende „harte" Verbot anknüpfte, an einem außerhalb der Baulinie stehenden Gebäude etwas zu ändern und dann sagte, er habe in den Artikel 181 die

Worte „ohne oberpolizeiliche Erlaubniß" eingesetzt, damit die Verwaltung in einzelnen Fällen auffallende Härten mildern könne.*)

Wenn von den an demselben Gebäude vorgenommenen Arbeiten ein Theil dasselbe verstärkt und ein Theil die Festigkeit vermindert, so können beiderlei Arbeiten so zu sagen compensirt werden und wenn für das Ganze keine Verstärkung oder Wiederherstellung sich ergibt, so sind die Arbeiten nach Jousselin II., 304 und den dort citirten Staatsrathsentscheidungen nicht zu beanstanden.

Es ist selbstverständlich, daß in den Theilen eines Gebäudes, welche in der richtigen Linie stehen, alle möglichen Herstellungs- und Verstärkungs-Arbeiten zulässig sind, jedoch nur unter der Bedingung, daß die nicht in der Baulinie stehenden Theile keinen Nutzen daraus ziehen. Das Wort „Gebäude" ist hier im weitesten Sinne gebraucht, wie bereits oben Nr. 42 definirt ist.

Unter den geschilderten Umständen ist es jedenfalls räthlich, vor Vornahme einer jeden Reparatur die Erlaubniß der Verwaltungsbehörde (der Kreisregierung) einzuholen, da nur unter dieser Voraussetzung die gerichtliche Verfolgung sicher vermieden werden kann.

50. Nach Artikel 105 des Polizeistrafgesetzbuches hat der Polizeirichter außer dem Ausspruche der Strafe die Verwaltungsbehörde auch zu ermächtigen, den ordnungswidrigen Zustand ꝛc. zu beseitigen, wozu allerdings z. B. dann keine Veranlassung gegeben sein wird, wenn der Beschuldigte zwar ohne Absteckung der Linie gebaut, aber zufällig die richtige Linie getroffen hat.**) Da das Zusammenwirken des Strafrichters und der Verwaltungsbehörde in diesem Falle und in anderen, ähnlichen Fällen Gegenstand einer besonderen Darstellung unter §. XVI. werden soll, so sei hier einstweilen darauf verwiesen.

Das Urtheil des obersten Gerichtshofes über die Auslegung des Wortes „Gebäude" ist oben Nr. 42 erwähnt. Es mag übrigens hier noch bemerkt werden, daß gelegentlich von Strafverfolgungen auf Grund des Artikel 180 des früheren Polizeistrafgesetzbuches die Frage, ob die strafrechtliche Verjährung einer ordnungswidrigen Bauführung mit Beendigung des Baues beginne oder erst dann, wenn der ordnungswidrige Zustand beseitigt ist, im verschiedenen Sinne durch die Gerichte ihre Beantwortung gefunden hat, wie bei Stenglein Band VII., 134, Band VI., Seite 99, 159, 232, 267, 370, Band V., 324, Band IV., 13, 345 des Näheren nachgewiesen ist. Der oberste Gerichtshof hat ferner am 27. Februar 1864 (Amtsblatt Seite 358) erkannt, daß zu erholende, administrative Entscheidungen über Vorfragen, z. B. über die Frage der Richtung der Baulinie, oder

*) Verhandlungen von 1859/61 Beilagen Band III., Seite 169 und 170 und Beilage Band II., Seite 244.

**) Vergleiche Proudhon I., 315.

über die Frage, ob der Weg ein öffentlicher sei, den Lauf der Verjährung in Uebertretungssachen nicht unterbrechen. Das deutsche Strafgesetzbuch hat nun diese bestrittene Frage dahin entschieden (§ 69), daß überall die Verjährung bis zur Beendigung der Entscheidung der Vorfrage ruhe. Die Behörden werden aber gut daran thun, mit strafrechtlichen Verfolgungen nicht zu säumen und auch Incidentfragen möglichst schnell zur Entscheidung zu bringen. Auch sei hier daran erinnert, daß die Verjährung der Strafverfolgung von Uebertretungen nach § 67 des Strafgesetzbuches jetzt schon nach 3 Monaten eintritt.

§. VII.

Von der Ausrodung (essartement) der Waldungen und Gehölze längs der Straßen.

Gesetze und Verordnungen.

1. Ordonnanz August 1669, Tit. 28:

Art. 1. En toutes les forêts de passage où il y a et doit avoir **grand chemin royal** servant aux coches, carosses, messagers et rouliers de ville à autre, les grandes routes auront au moins 72 pieds de largeur et où elles se trouveraient en avoir d'avantage, elles seront conservées en leur entier.

Art. 3. Ordonnons, que dans six mois du jour de la publication des présentes, **tous bois, épines et broussailles**, qui se trouveront **dans l'espace de 60 pieds des grands chemins** au passage des coches et carosses publics, tant de nos forêts que de celles des ecclésiastiques, communautés, seigneurs, particuliers seront **essartés** et **coupés** en sorte que le chemin soit libre et plus sûr; le tout à nos frais ès forêts de notre domaine et aux frais des écclésiastiques, communautés et particuliers dans les bois de leur dépendance.

Voulons que, les six mois passés, ceux qui se trouveront en demeure, soient mulctéz d'amende arbitraire et contraints par saisie de leurs biens au paiement tant du prix des ouvrages nécessaires par l'essartement, dont l'adjudication sera faite au moins disant . . . . . .

2. Arrêt du conseil 3 mai 1720.

Art. 1. L'article 3 du titre des chemins royaux de l'ordonnance des eaux et forêts du mois d'août 1669 sera exécuté selon sa forme et teneur; en conséquence tous les bois, épines et broussailles, qui se trouveront dans l'espace de 60 pieds ès grands chemins servant au passage des coches, carosses publics, messagers, voituriers de ville à autre, tant des forêts de sa Majesté que de celles des écclésiastiques, communautés, seigneurs et particuliers, seront essartés et coupés **aux frais de sa Majesté tant dans les forêts de son domaine, que des écclésiastiques, communautés, seigneurs et particuliers, si**

mieux n'aiment lesdits écclésiastiques, communautés, seigneurs et particuliers, faire eux-mêmes lesdits essartemens à leurs frais.

3. Gesetz vom 2 brumaire VIII (qui autorise à arracher un bois planté sur une grande route), nicht publicirt:

Art. 1. L'administration centrale de Loir et Cher est autorisée à faire arracher le bois taillis appelé le bois de la Touche situé sur la route de Blois à Orleans entre Suèvres et Mer.

Art. 2. Cet arrachis ne pourra se faire que sur la surface de 120 mètres de chaque côté de la grande route dans toute son étendue de manière que cette route en soit totalement isolée.

Art. 3. Avant d'entreprendre cet arrachis, l'administration centrale traitera avec le propriétaire, soit à l'amiable soit par arbitres; dans ce dernier cas elle en désignera un qui réuni à celui du propriétaire, sinon nommé d'office par le juge de paix de son domicile, procèderont à l'estimation du bois qu'il convient d'arracher et dresseront procès-verbal de leur estimation. Il en sera donné copie au propriétaire pour lui servir de titre.

Art. 4. Le bois arraché sera vendu à la requête de l'administration par huissier, qu'elle commettra à cet effet. Le prix en provenant sera remis au propriétaire pour le payer ou venir d'autant en déduction sur la somme qui lui sera due. En cas d'insuffisance l'administration lui délivrera un mandat du restant de sa créance à prendre sur les fonds destinés à l'acquit des dettes de cette nature.

51. Zum Zwecke des Schutzes des Verkehres gegen Sicherheitsstörungen durch Diebe und Räuber und zum Zwecke der besseren und leichteren Erhaltung der Straßen durch möglichste Zulassung von Luft und Licht sind diejenigen, welche neben großen Straßen Waldungen, Gebüsch, Gehölze besitzen, verpflichtet, dieselben abzuholzen, resp. die Abholzung zuzulassen. Zugleich sind die angrenzenden Grundbesitzer verpflichtet, sich jeder Anpflanzung von Wald, Gebüsch u. dgl. zu enthalten.

Die Verpflichtung erstreckt sich nur auf das an große Straßen angrenzende Land und sind bei dem Zwecke des Gesetzes mit den Worten bois, épines, broussailles alle Pflanzungen von Bäumen und Gesträuchen gemeint, welche so dicht sind, daß sie dem Straßenkörper Luft und Licht wesentlich entziehen.

Zwei Streitfragen haben die französische Jurisprudenz lange Zeit beschäftigt, nämlich die Frage, ob in die 60′ Breite der Waldauslichtung die Breite der Straße einzurechnen sei, und die Frage, ob die 60′ von beiden Seiten von der Mitte der Straße oder von den Rändern gerechnet werden sollen. Seitdem die vereinigten Sectionen des Staatsrathes 1824 die bei Garnier I., 65 und Macarel III., 298 mit ihren Motiven abgedruckte und gewiß richtige Entscheidung erlassen haben, daß die Waldungen auf 60′ = 20 Meter Breite auf jeder Seite der Straße nicht zu dulden seien, wird diese Entscheidung

allgemein befolgt. (Jousselin II., 345.) Die Frage, ob die Mitte der Straße oder der Rand des Straßenkörpers, oder des Grabens, respective der Böschung als Ausgangspunkt zu nehmen sei, scheint uns gegen Proudhon I., 324 dahin entschieden werden zu müssen, daß die Böschungsgrenze oder der äußere Grabenrand als Ausgangspunkt zu gelten habe, da es sich hier um ein Zubehör der Straße handelt, welches wie die Straße selbst der Einwirkung von Luft und Licht im Interesse der Erhaltung auszusetzen ist.

52. Während die Ordonnanz von 1669 die Eigenthümer zur Abholzung bei Strafe anhält, stellt das nunmehr maßgebende arrêt du conseil von 1720 den Eigenthümern die Wahl, ob sie selbst abholzen oder die Abholzung durch den Straßeneigenthümer vornehmen lassen wollen. Es versteht sich von selbst, daß nur dann bis auf die äußerste Grenze von 20 Metern abgeholzt werden muß, wenn das Bedürfniß dazu vorhanden ist; oft wird man sich mit einer geringeren Breite begnügen können und es ist Sache der Techniker, die Behörde zu berathen, ob und wie viel unter dem Höchstbetrage von 20 Metern zu bleiben sei. In der Regel wird auf Anstehen des mit Aufsicht über die betreffende Straße betrauten Technikers durch das betreffende Bezirksamt an den Eigenthümer die Anfrage ergehen, ob er den Wald auf die vorgeschriebene Entfernung in vorgeschriebener Weise abholzen wolle mit dem Bemerken, daß, wenn dieß nicht innerhalb einer bestimmten Frist geschehe, die Verwaltung selbst die Abholzung vornehmen werde. In diesem Falle geschieht die Abholzung und zwar bis auf die Wurzeln auf Kosten des Straßeneigenthümers und bleibt das Material zur Verfügung des Waldeigenthümers. Auf gleiche Weise ist zu verfahren, wenn der Wald ohne Zuthun des Eigenthümers wieder wachsen sollte. Ist zu vermuthen, daß neben einer Straße durch den Angrenzer Wald angepflanzt oder wieder angepflanzt werde, so kann das Bezirksamt nach Vernehmung und auf Anregung des Technikers dem Eigenthümer die Anpflanzung oder Wiederanpflanzung von Wald auf Grund des Artikel 21 des Polizeistrafgesetzbuches in der nöthigen Breite untersagen, da die Strafen der Ordonnanz von 1669 durch das arrêt du conseil vom 3. Mai 1720 beseitigt sind.

Der Inhalt dieser Servitut des essartement besteht nämlich ebensowohl darin, daß der bestehende Wald ausgerodet, als darin, daß kein neuer Wald angepflanzt werden darf.

Bezüglich der wichtigen Frage der Entschädigung für Constituirung der servitudes d'utilité publique ist oben Nr. 23 schon im Allgemeinen angeführt worden, daß keine Entschädigung geschuldet werde, wenn nicht für specielle Servituten durch specielle Gesetze eine solche gewährt sei. Auch specielle Gesetze bieten indessen für Con-

ſtituirung und Ausübung der hier beſprochenen Servitut keine Entſchädigung. Das oben abgedruckte und öfter, z. B. von Proudhon II., 780 und Garnier I., 67 behufs Begründung einer Entſchädigung angeführte Geſetz vom 2 pluviose VIII. (vgl. auch Macarel cours III., 304) hat einen ſpeciellen Fall im Auge, indem daſſelbe die Ausrodung eines ganzen Waldes fordert und überhaupt als Specialgeſetz und nicht als eine zum Vollzuge des arrêt du conseil vom 3. Mai 1720 erlaſſene Anordnung ſich darſtellt. Die vermittelnde Meinung von Macarel III., 301, 302, wonach für Ausrodung von beſtehenden Waldtheilen, durch welche neue Straßen geführt werden, Entſchädigung zu leiſten wäre, läßt die geſetzliche Begründung vermiſſen.*)

Schließlich ſei noch erwähnt, daß nach einer in den Blättern für adm. Praxis, Bd. XV., Seite 141 erſchienenen Abhandlung die Waldausrodungen durch eine nach Maßgabe des Artikel 158 des alten Polizeiſtrafgeſetzbuches**) zu erlaſſende polizeiliche Vorſchrift zu Gunſten aller Straßen angeordnet werden könnten. Für die Pfalz muß dies beſtritten werden, da, wie wir geſehen haben, die Waldausrodung durch beſondere Geſetze geregelt iſt, die durch Polizeivorſchriften nicht ergänzt oder abgeändert werden können. Auch iſt überhaupt zu läugnen, daß auf Grund des Artikel 366, 10 des Strafgeſetzb. und Artikel 90 des neuen Polizeiſtrafgeſetzb., (Sicherheit, Bequemlichkeit des Verkehrs, Sicherſtellung gegen Beſchädigungen) Polizeivorſchriften erlaſſen werden können, welche die Angrenzer ſo exorbitant belaſten, wie dieß bei der Servitut der Fall iſt (ſiehe unten Nr. 69 C. b.). Die Aeußerung des k. Staatsminiſters v. Schlör in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 21. December 1870 (Verhandlungen der Kammer der Abg., Band IV., Seite 41 und 42), wonach für Vornahme von Waldauslichtungen auf Grund des Zwangsentäußerungs-Geſetzes vom 17. November 1837 Entſchädigung geſchuldet ſei, hatte wohl die Pfalz angeſichts der dieſſeits geltenden ſpeciellen Geſetze nicht im Auge.

§. VIII.

Von den Straßengräben und dem Waſſerlaufe.

Geſetze und Verordnungen.

1. Arrêt du conseil vom 3. Mai 1720, Art. 4:

Ordonne Sa Majesté, que les nouveaux fossés seront entretenus et curés par les propriétaires des terres y aboutissantes et quantes

*) Jousselin II., 346 und Cotelle III., 272, 273.

**) Erſetzt durch Art. 366, 10 des Strafgeſetzbuches und Art. 90 des Polizeiſtrafgeſetzbuches.

fois qu'il sera jugé nécessaire par les inspecteurs et ingénieurs des ponts et chaussées, sur les procès-verbaux desquels les provinces et généralité ordonneront leur curage; **et seront tenus lesdits propriétaires de faire jeter sur leurs héritages ce qui proviendra du dit curage.**

2. Gesetz vom 9 ventose XIII. relatif à la plantation des grandes routes et des chemins vicinaux.

Art. 2. Les plantations sur les grandes routes seront faites dans l'interieur de la route et sur le terrain appartenant à l'etat **avec un contre-fossé, qui sera fait et entretenu par l'administration des ponts et chaussées.**

3. Decret vom 16. December 1811.

Art. 100. **Les travaux d'entretien, de curement et de réparation des fossés des grandes routes seront exécutés par les propriétaires riverains** d'après les indications et alignemens qui seront données par les agens des ponts et chaussées.

Art. 110. Tous les travaux de curement ou d'entretien des fossés qui n'auraient pas été exécutés par les propriétaires ou locataires riverains aux époques indiquées, le seront à leurs frais par les soins des agens des ponts et chaussées et payés sur des états approuvés et rendus exécutoires par les préfets.

Art. 111. Toute contestation, qui s'élèverait entre les ingénieurs et les particuliers sur l'execution des deux articles précédens sera jugée par le préfet.

Art. 640 code civil: Les fonds inférieurs sont assujettis envers ceux qui sont plus élevés, à recevoir les eaux qui en découlent naturellement et sans que la main de l'homme y ait contribué. Le propriétaire inférieur ne peut point élever de digue qui empêche cet écoulement. Le propriétaire supérieur ne peut rien faire qui aggrave la servitude du fonds inférieur.

5. Wasserbenützungs-Gesetz vom 28. Mai 1852 (Amtsblatt Seite 515):

Artikel 33. Zum Privateigenthum des Grundbesitzers gehören, soweit nicht entgegengesetzte Rechte erworben sind:

1. das Wasser, welches sich in Teichen, Cisternen, Brunnen und anderen Behältern befindet;
2. das auf einem Grundstücke entspringende oder darauf sich natürlich sammelnde Wasser, so lange solches von dem Grundstücke nicht abgeflossen ist;
3. die künstlich angelegten Wasserleitungen und Canäle. Hinsichtlich der Salzquellen bleibt es bei dem bestehenden Rechte.

Artikel 34. Dem Eigenthümer steht ausschließlich die Verfügung über solches Wasser zu; er ist aber nicht befugt, dem Wasser, welches auf seinem Grundstücke entspringt oder sich darauf natürlich sammelt, zum Abflusse auf fremdes Eigenthum eine dasselbe belästigende, andere Leitung zu geben, als wohin nach Beschaffenheit des Bodens der natürliche Lauf geht.

Artikel 35. Der Eigenthümer des niedriger liegenden Grundstückes ist nicht befugt, den natürlichen Ablauf des Wassers von dem höher liegenden Grundstücke zu dessen Nachtheil zu hindern.

Artikel 36. Erfordert es das öffentliche Interesse, insbesondere für Anlagen und Bauten zu öffentlichen Zwecken, so kann von der

Staatsregierung oder mit ihrer Bewilligung eine den Verfügungen des Artikels 34 und 35 widersprechende Zuleitung, Wegleitung oder Abwendung des Wassers vorgenommen werden.

Es finden hiebei die Bestimmungen des Artikel 5 Anwendung.

Artikel 5. Ist zur Ausführung der im Artikel 3 und 4 enthaltenen Bestimmungen Abtretung unbeweglichen Eigenthumes oder Beschwerung desselben mit einer Dienstbarkeit erforderlich, so findet das Gesetz vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betreffend, Anwendung. Wird außer diesen Fällen durch Anwendung der Bestimmungen der erwähnten Artikel die bisherige Benützung des Wassers zum Nachtheile eines Berechtigten gestört oder aufgehoben, so kann hiefür Entschädigung verlangt werden. Behufs der Feststellung derselben greifen die hierüber in dem angeführten Gesetze enthaltenen Vorschriften Platz.

6. Polizeistrafgesetzbuch Artikel 115:

Wer unbefugt . . . . fremde Gräben verschüttet, ... wird an Geld bis zu 15 Thalern gestraft.

53. Einestheils behufs Begrenzung, andererseits behufs Trockenhaltens der Straßen, hauptsächlich aber aus letzterem Grunde, sind längs der Straßen, besonders da, wo dieselben in gleicher Höhe mit dem benachbarten Lande oder tiefer als dieses liegen, Gräben nothwendig. Sie bilden einen integrirenden Bestandtheil der Straßen und es werden mithin deren Grenzen durch die Verwaltungsbehörde festgesetzt, wobei auf die Darstellung oben Nr. 15 Bezug genommen wird. Zu Gunsten der Gräben an großen Straßen und nur an diesen, wie in der bei Fleurigeon code de voirie Seite 687 bis 689 abgedruckten Ministerial-Instruction vom 7 prairial XIII am Ende mit Recht betont wird, bestehen für die angrenzenden Eigenthümer Verpflichtungen, respective für das angrenzende Eigenthum Belastungen, auf die wir sogleich übergehen werden.

54. Das ältere französische Recht ging in dieser Beziehung sehr weit, indem es bis zum Anfange dieses Jahrhunderts den Angrenzern die Pflicht zur Herstellung und Unterhaltung der Straßengräben auferlegte.*) Das Gesetz vom 9 ventose XIII Artikel 2 übernahm sodann die Herstellung und Unterhaltung der Gräben auf die öffentlichen Fonds. Neu eingeführt wurde jedoch wieder die Verpflichtung für den Angrenzer, den an seinem Eigenthume vorüberziehenden Straßengraben zu unterhalten, zu reinigen und wiederherzustellen durch die Artikel 109, 110, 111 des Decretes vom 16. December 1811. Die Aufforderung hiezu geschieht auf Grund technischer Gutachten durch die Verwaltungsbehörde (das Bezirksamt). Sind die Arbeiten nicht in der anbefohlenen Weise innerhalb der gestellten Frist vollendet, so werden dieselben durch die Verwaltung auf Kosten der Säumigen hergestellt und die Auslagen sodann auf dem

*) Garnier I., S. 78.

administrativen Zwangswege beigetrieben; nicht ausgeschlossen ist hiebei auch die Anwendung von Ordnungsstrafen nach Artikel 21 des Polizeistrafgesetzbuches.

Uebrigens macht die Verwaltung seit neuerer Zeit von dem ihr zustehenden Rechte, die Unterhaltung ꝛc. der Gräben an den großen Straßen den Angrenzern zu überweisen, selten Gebrauch, und läßt die Arbeiten durch ihre Organe ausführen.

55. Wir kommen nun zu der von uns oben Nr. 22 schon signalisirten und als servitude d'utilité publique bezeichneten Belastung des an die Gräben der großen Straßen anstoßenden Grundeigenthumes, wonach auf dieses Eigenthum das bei der Grabenreinigung sich ergebende Material geworfen werden darf. Es ist dieser Servitut das angrenzende Land für den angrenzenden Graben unterworfen; auch wird vorausgesetzt, daß das Land, sobald dasselbe mit einer Umschließung umgeben wird, von dieser Servitut befreit bleibt, ohne daß aber deßhalb, wie die französische Praxis annimmt, die andere, offene Landseite nun auch den Auswurf aus dem gegenüber liegenden Graben aufzunehmen hätte. Jedenfalls muß die Niederlegung des Auswurfes auf dem Nachbarlande mit der nöthigen Vorsicht und unter Vermeidung aller unnöthigen Beschädigungen geschehen. Hierüber sind zu vergleichen Proudhon I., 294 Anmerkung a, Dufour VII., 283 und Jousselin II., 326, 328. Entschädigung ist für Ausübung dieser Servitut nicht geschuldet (siehe oben § IV.), da auch specielle Gesetze eine solche nicht gewähren.

Ueber alle Streitigkeiten — die Entschädigungsfrage nach Nr. 25 ausgenommen — bezüglich dieser übrigens kaum noch ausgeübten Servitut und bezüglich der Verpflichtung zur Grabenreinigung entscheidet nunmehr, nach Nr. 16 oben, das Bezirksamt. Wenn wir sagen, daß dieser Servitut kaum noch ausgeübt wird, so beziehen wir uns auf Artikel VI des Ausschreibens der Kreisregierung vom 28. Juni 1837, die Beseitigung des Straßenkothes auf den Staatsstraßen betreffend (Amtsblatt Seite 312), wonach der Auswurf aus den Gräben ohne Einwilligung der Eigenthümer nicht auf den benachbarten Grundstücken niedergelegt werden soll. Wird das Eigenthum an den Gräben von einem Privaten angesprochen, nachdem die Verwaltungsbehörde dieselben als domaine public erklärt hat, so steht natürlich der Weg der gerichtlichen Nachweisung des Eigenthumes und der darauf zu gründenden Entschädigungsklage offen. Hier ist nun die durch den Civil-Richter zu entscheidende Frage aufzuwerfen, ob auch für die Straßengräben die bei Vorhandensein der Merkmale des Artikel 667 code civil eintretende Rechtsvermuthung der Gemeinschaft des Grenzgrabens anwendbar sei.

Bedenkt man, daß die Vermuthung des Artikel 667 eintritt, weil es sich um willkürlich gezogene und freiwillig hergestellte Gräben handelt, von denen beim Mangel sonstiger Anhaltspunkte Niemand wissen kann, welcher der beiden Nachbarn sie hergestellt hat, so leuchtet die Nichtanwendbarkeit der Artikel 666 und 667 bis 669 code civil auf Straßengräben ein, deren Herstellung fast nur oder überwiegend im Interesse der Straße liegt und zu deren Herstellung der Straßeneigenthümer förmlich verpflichtet ist; nicht zu übersehen ist noch, daß der Straßeneigenthümer, indem er den Grabenauswurf auf das benachbarte Grundstück bringt, bei Anwendung des Artikel 667 auf die Straßengräben eine förmliche Rechtsvermuthung zu Gunsten des Nachbars schaffen würde. Das Gesagte gilt auch von den kleinen Straßen, da die von Garnier für die Anwendung der Artikel 666 und 667 code civil auf diese Straßen vorgebrachten Gründe nicht zu billigen sind. In diesem Sinne ist zu vergleichen theilweise Proudhon II., 24 und 28 und für die großen Straßen Garnier I., Seite 82, für die kleinen Garnier I., Seite 317.

Den strafrechtlichen Schutz der Gräben bezweckt der oben abgedruckte Artikel 115 des Polizeistrafgesetzbuches, sowie der unter Nr. 69 abgedruckte Artikel 89 dieses Gesetzbuches.

56. In nahem Zusammenhange mit der vorhin geschilderten servitude d'utilité publique stand die durch Ordonnanzen von 1741, 1751, 1754 und 1781 geschaffene und bei Proudhon IV., 140, Garnier I., Seite 116, Garnier II., 133, 228, Serrigny comp. II., 320, Cotelle III., 308, Jousselin II., 329, Macarel III., 323, Dufour VII., 284 näher besprochene Servitut, wonach die Eigenthümer aller tiefer als der z. B. auch künstlich erhöhte Weg gelegenen Ländereien bei Strafe verbunden waren, das herabfließende Wasser aufzunehmen und den Lauf desselben unter keiner Bedingung aufzuhalten 2c. Es ist keinem Zweifel unterworfen, daß die fragliche Servitut, weil mit Strafbestimmungen versehen, durch Artikel 2 des Einführungs-Gesetzes zu den Strafgesetzbüchern von 1861 aufgehoben ist. Es treten mithin für die Frage der Verpflichtung der Aufnahme des Wassers von den Nachbargrundstücken auf alle öffentlichen Wege und umgekehrt die Bestimmungen des Artikel 640 code civil und Artikel 33 bis 35 des Wasserbenützungs-Gesetzes vom 28. Mai 1852 ein, wie solche indessen durch die rechtliche Stellung des Grundstückes, welches bereits einen öffentlichen Weg bildet, modificirt werden. Die fraglichen Bestimmungen setzen fest, daß die niedriger gelegenen Grundstücke von den höher gelegenen das Wasser aufnehmen müssen, welches in natürlicher Weise ohne Mitwirkung von Menschenhänden herabfließt, wobei es dem Eigenthümer des niedrig gelegenen Grundstückes verboten ist, das Wasser durch Dämme von sich abzu-

wehren; dagegen darf der Eigenthümer des höher gelegenen Grundstückes nichts thun, was etwa die auf dem niedrig gelegenen Grundstücke ruhende Servitut erschweren könnte. Diese Grundsätze müssen nun mit dem bereits oben entwickelten Satze in Verbindung gebracht werden, wonach die öffentlichen Wege als domaine public oder res publica der Privatdisposition entzogen, extra commercium sind und wonach alle etwa daran haftenden Eigenthums- oder sonstige Rechte sich in eine Entschädigungsforderung auflösen.

Mit diesen Bestimmungen ist dann weiter der Artikel 36 des Wasserbenützungsgesetzes in Verbindung zu bringen, welcher für Anlagen und Bauten zu öffentlichen Zwecken eine dem gemeinen Rechte, d. h. dem Artikel 640 code civil und den Artikeln 33 bis 35 des Wasserbenützungsgesetzes widersprechende Ableitung und Zuleitung des Wassers mit Erlaubniß der Staatsregierung zuläßt. Wenn Pözl Seite 113 die Anwendung des Artikel 36 bei Unternehmungen, zu deren Gunsten die Expropriation nicht eintreten darf, ausgeschlossen wissen will, so können wir dieser Ansicht nicht beipflichten, da der Wortlaut des Artikel 36 die fragliche Schranke nicht zieht und da außerdem der fragliche Gesetzes-Artikel etwas überflüssiges sagen würde, indem die irreguläre Ableitung oder Zuleitung des Wassers fast immer die Errichtung einer Dienstbarkeit in sich schließt und die Constituirung von Dienstbarkeiten für Unternehmungen, die des Vorrechtes der Expropriation theilhaftig sind, schon in Artikel 1 des Gesetzes vom 17. November 1837 vorgesehen ist.

57. An der Hand dieser combinirten Bestimmungen des Civilgesetzbuches, des Wasserbenützungs-Gesetzes und der Rechtssätze über domaine public lassen sich die Fragen über Ableitung und Zuleitung des Wassers bei öffentlichen Wegen in folgender Weise lösen.

Scheiden wir vorerst den Fall aus, wo es sich um irreguläre Ableitung und Zuleitung des Wassers bei Neu-Anlage von Straßen handelt. Ist der Unternehmer hier in der Lage, behufs Ableitung oder Zuleitung des Wassers die Abtretung von Eigenthum oder die Beschwerung desselben mit einer Dienstbarkeit zu beanspruchen, so tritt das Zwangsentäußerungs-Verfahren nach dem Gesetze von 1837 ein; ist dagegen die irreguläre Ableitung oder Zuleitung des Wassers ohne Erwerb von Eigenthum oder Dienstbarkeiten möglich, so genügt eine einfache Ermächtigung der Staatsregierung, d. h. wohl des Staatsministeriums des Innern unter Entschädigung des Verletzten: Alles dieses in Anwendung der Artikel 5 und 36 des Wasserbenützungs-Gesetzes.

Handelt es sich bei irregulärer Ableitung oder Zuleitung des Wassers von bereits bestehenden Straßen, so ist zu berücksichtigen, daß dieselben der Privatdisposition entzogen sind, daß ins-

besondere auf einer res extra commercium die Nachbarservituten des Artikel 640 code civil respective der Artikel 34 und 35 des Wasserbenützungs-Gesetzes nicht ausgeübt werden können und daß daher die Nothwendigkeit einer Ermächtigung für irreguläre Leitungen des Wassers zu Gunsten der Straße, jedoch immerhin unter Vorbehalt der Entschädigung des Belasteten schwindet. Nach diesen Grundsätzen sind auch insbesondere folgende Fälle zu entscheiden: Fassen wir vor Allem den Fall in's Auge, daß die Straße das niedriger gelegene Grundstück ist. In diesem Falle hätte die Straße unbedingt die Verpflichtung, das auf natürliche Weise herabfließende Wasser aufzunehmen. Auf einer öffentlichen Straße können aber keine Servituten ausgeübt werden, wie sich überhaupt alle dinglichen Rechte in diesem Falle in eine Geldforderung auflösen. Es muß daher dem Straßeneigenthümer jeden Augenblick frei stehen, das Wasser abzuweisen; jedoch hat er dann dem höher gelegenen Eigenthümer den allenfalls nachgewiesenen Schaden nach Artikel 36 des Wasserbenützungs-Gesetzes zu vergüten. Hiernach erledigt sich auch die bei Garnier II., 7 und 130 besprochene Frage, ob der Angrenzer berechtigt ist, das Wasser von seinem Grundstücke in die Straßengräben laufen zu lassen. Streitigkeiten dieser Art mögen indessen wohl selten sein, da die Straßengräben auch das Nachbarwasser in der Regel ohne Belästigung der Straße abführen können.

Denken wir uns den weiteren Fall, daß die bestehende Straße das höher gelegene Grundstück ist, und daß durch die Herstellung der Straße am Boden nichts vorgenommen worden ist, was den natürlichen Wasserlauf zum Nachtheile des unteren Grundstückes geändert hätte, so bleibt das untere Grundstück einfach verpflichtet, das Wasser aufzunehmen, ohne Entschädigung, welche ja bei den gesetzlichen Privatrechtsservituten ebensowenig wie bei den öffentlich-rechtlichen geschuldet ist. Wie ist es dann zu halten, wenn ohne vorherige Ermächtigung der Staatsregierung in Folge von Straßenbauten der natürliche Wasserlauf irgendwie zum Nachtheile der Nachbarn (s. auch Nr. 68) bereits geändert ist? Wenn beide Grundstücke einfache Privatgrundstücke wären, könnte der Eigenthümer eintretenden Falles z. B. durch Anlagen sich schützen, respective den natürlichen Wasserlauf wiederherstellen. Da aber die öffentlichen Wege einerseits jeder privaten Einwirkung entzogen sind, da Private über deren Substanz nicht verfügen, dieselben nicht sperren können (z. B. durch Rückstau von Wasser), da ferner die öffentlichen Wege durch die öffentliche Verwaltung hergestellt oder als solche anerkannt werden, da es sich demnach um Verwaltungsbeschlüsse handelt, deren rechtlicher Bestand durch privatrechtliche Einwirkungen nicht in Frage gestellt werden kann, so ist es z. B. keinem Besitzer eines unten liegenden

Grundstückes gestattet, sich gegen das von den Straßen (sei es unmittelbar oder mittelbar, z. B. durch Gräben, Dohlen) auf sein Grundstück geleitete Wasser dem Straßeneigenthümer gegenüber abzuschließen. Der Beschädigte hat jedoch nach Artikel 36 des Wasserbenützungs-Gesetzes Anspruch auf vollen Ersatz des Schadens, welcher auch in den vorhin erwähnten Fällen nach den Grundsätzen des Zwangsentäußerungs-Gesetzes auszumitteln ist. In diesem Sinne wurde auch die Frage unter der französischen Gesetzgebung gelöst laut der Nachweise bei Serrigny comp. II., 321 und Dufour VII., 284, sowie bei Garnier II., 20 und Proudhon II., 445 und 446.

Es kommt häufig vor, daß das in den Straßengräben fließende Wasser durch die Angrenzer zur Bewässerung des Landes und zu ähnlichen Zwecken abgeleitet wird. In diesem Falle wird natürlich durch die Angrenzer kein Recht erworben, auch wenn er etwa die im Artikel 37 des Wasserbenützungs-Gesetzes bezeichneten Anlagen auf der Straße gemacht hätte und kann der Straßeneigenthümer zu jeder Zeit frei über das Wasser verfügen.*)

§. IX.

Von den Baumpflanzungen an und auf den Straßen.

Gesetze und Verordnungen.

1. Arrêt du conseil 6 février 1776:

Art. 9: **Les bords des routes seront plantés** d'arbres propres au terrain dans les cas où ladite plantation sera jugée convenable, eu égard à la situation et à la disposition des différentes routes, et il sera pareillement fait mention dans les projets envoyés au conseil, pour chaque partie de route des motifs qui doivent déterminer à ordonner que lesdites plantations aiént ou n'aient pas lieu.

2. Dekret vom 26. Juli — 15. August 1790 (relatif aux droits de propriété et de voirie sur les chemins publics, rues et places de villages, bourgs ou villes et arbres en dépendant).

Art. 1. Le régime féodale et la justice seigneuriale étant abolis, nul ne pourra dorénavant, à l'un ou à l'autre de ces deux titres, prétendre aucun droit de propriété, ni de voirie sur les chemins publics, rues et places des villages, bourgs ou villes.

Art. 2. En conséquence **le droit de planter des arbres ou de s'approprier des arbres crus sur les chemins publics**, rues et places des villages, bourgs ou villes dans les lieux, où il était attribué aux ci-devant seigneurs par les coutumes, statuts ou usages **est aboli.**

---

*) Siehe auch Proudhon II., 449.

Art. 3. Dans les lieux énoncés dans l'article précédent **les arbres existant actuellement sur les chemins publics**, rues et places des villages, bourgs ou villes, **continueront d'être à la disposition des ci-devant seigneurs,** qui en ont été jusqu'à présent réputés propriétaires, **sans préjudice des droits des particuliers,** qui auraient fait des plantations vis-à-vis de leurs propriétés et n'en auraient pas été légalement dépossédés par les ci-devant seigneurs.

Art. 4. **Pourront néanmoins les arbres existant sur les rues ou chemins publics être rachetés par les propriétaires riverains,** chacun vis-à-vis sa propriété, **sur le pied de leur valeur actuelle,** d'après l'estimation, qui en sera faite par des experts nommés par les parties, sinon d'office par le juge, sans qu'en aucun cas cette estimation puisse être inférieure au coût de la plantation des arbres.

Art. 5. Pourront pareillement être **rachetés par les communautés d'habitans** et de la manière ci-dessus prescrite **les arbres existant sur les places publiques** des villes, bourgs ou villages.

Art. 6. **Les ci-devant seigneurs pourront** en tout temps **abattre et vendre les arbres dont le rachat ne leur a pas été offert,** après en avoir averti par affiches deux mois à l'avance les propriétaires riverains et les communautés d'habitans, qui pourront respectivement et chacun vis-à-vis de sa propriété ou des places publiques, les racheter dans ledit délai.

Art. 7. **Ne sont compris dans l'art. 3 ci-dessus** non plus que dans les subséquens, **les arbres qui pourraient avoir été plantés par les ci-devant seigneurs sur les fonds mêmes des riverains, lesquels appartiendront à ces derniers** en remboursant par eux les frais de plantation seulement.

Art. 8. **Ne sont pareillement comprises dans les art. 4 et 6 ci-dessus les plantations faites soit dans les avenues, chemins privés et autres terrains appartenant aux ci-devant seigneurs,** soit dans les **partie des chemins publics, qu'ils pourraient avoir achetés des riverains à l'effet d'agrandir lesdits chemins et d'y planter;** lesquelles plantations pourront être conservées et renouvelées par les propriétaires desdites avenues, chemins privés, terrains ou parties des chemins publics, en se conformant aux règles établies sur les intervalles qui doivent séparer les arbres plantés d'avec les héritages voisins.

Art. 9. Il sera statué par une loi particulière sur les arbres plantés le long des chemins dits royaux.

Art. 10 (unerheblich).

(Von diesem Dekrete sind nur Art. 1 und 2 publicirt bei Rubler V., 36.)

3. Dekret vom 28. August — 14. September 1792 (rélatif au rétablissement des communes et des citoyens dans les propriétés et droits dont ils ont été dépouillés par l'effet de la puissance féodale) publicirt bei Rubler V., 72 und Publication wieder zurückgenommen Centaine XL., S. 18.

Art. 14. **Tous les arbres existant actuellement sur les chemins publics autre que les grandes routes** nationales **et sur les rues des villes,** bourgs et villages **sont sensés appartenir aux propriétaires riverains à moins que les communes ne justifient** en avoir acquis **la propriété** par titre ou possession.

Art. 15. **Tous les arbres actuellement existant sur les places des villes,** bourgs et villages ou dans des marais, près et autres biens dont les communautés ont ou recouvreront la propriété, **sont sensés appartenir aux communautés** sans préjudice des droits que des particuliers non seigneurs pourraient y avoir acquis par titre ou possession.

Art. 16. Dans les cas même où les arbres mentionnés dans les deux articles précédens ainsi que ceux qui existent sur les fonds mêmes des riverains, auraient été plantés par les ci-devant seigneurs, les communautés et les riverains ne seront tenus à aucun remboursement pour frais de plantation ou autres.

Art. 18. Jusqu'à ce qu'il ait été prononcé relativement aux **arbres plantés sur les grandes routes,** nul ne pourra s'approprier lesdits arbres et les abattre: Leurs fruits seulement, les bois morts appartiendront aux propriétaires riverains. Il en sera de même des émondages, quand il sera utile d'en faire, ce qui ne pourra avoir lieu que de l'agrément des corps administratifs à la charge par lesdits riverains d'entretenir lesdits arbres et de remplacer les morts.

4. Dekret vom 9. — 13. Februar 1793, concernant la propriété des arbres plantés le long des chemins (nicht publicirt):

La convention nationale, sur le rapport du comité d'agriculture relativement à diversés pétitions présentées à la convention sur l'exécution de l'article 14 du décret du 28 août 1792 qui porte que les arbres plantés le long des chemins appartiennent aux propriétaires riverains, passe à l'ordre du jour.

5. Das ebenfalls nicht publicirte arrêté vom 28 floréal IV (portant qu'il n'y a pas lieu à délibèrer sur un référé du tribunal correctionel de Soissons concernant la propriété des arbres plantés sur les grandes routes) hat folgenden, hierher bezüglichen Erwägungsgrund:

Considerant que les arbres plantés sur les chemins ci-devant dits royaux ont toujours fait partie du domaine public....“

6. Gesetz vom 9—19 ventose XIII (plantation des grandes routes).

Art. 1. **Les grandes routes de l'empire non plantées** et susceptibles d'être plantées **le seront en arbres forestiers ou fruitiers,** suivant les localités, **par les propriétaires riverains.**

Art. 2. **Les plantations** seront faites **dans l'intérieur de la route** et sur le terrain appartenant à l'état avec un contre-fossé, qui sera fait et entretenu par l'administration des ponts et chaussées.

Art. 3. **Les propriétaires riverains auront la propriétés des arbres et de leur produit;** ils ne pourront cependant les couper, abattre ou arracher que sur une autorisation donné par

l'administration préposée à la conservation des routes et à la charges du remplacement.

Art. 4. Dans les parties de routes, où les propriétaires riverains n'auront point usé dans le délai de deux années à compter de l'époque à laquelle l'administration aura désigné les routes qui doivent être plantées, de la faculté qui leur est donné par l'article précédent, le gouvernement donnera des ordres pour faire exécuter la plantation aux frais de ces riverains; et la propriété des arbres plantés leur appartiendra aux mêmes conditions imposées par l'article précédent.

Art. 5. Dans les grandes routes dont la largeur ne permettra pas de planter sur le terrain appartenant à l'état, lorsque le particulier riverain voudra planter des arbres sur son propre terrain à moins de six mètres de distance de la route, il sera tenu de demander et d'obtenir l'alignement à suivre de la préfecture du département; dans ce cas le propriétaire n'aura bésoin d'autorisation particulière pour disposer entièrement des arbres qu'il aura plantés.

Art. 6. (Handelt von der Breite und den Grenzen der Vicinalwege und ist unter §. III abgedruckt.)

Art. 7. A l'avenir **nul ne pourra planter sur le bord des chemins vicinaux même** dans sa propriété **sans leur conserver la largeur** qui leur aura été fixée en exécution de l'article précédent.

7. Dekret vom 16. Dezember 1811, contenant règlement sur la construction, la réparation et l'entretien des routes.

Titre VIII. De la plantation des routes.

Section I. Plantations anciennes.

Art. 86. Tous les arbres plantés avant la publication du présent sur les routes impériales, en dedans des fossés et sur le terrain de la route, sont reconnus appartenir à l'état excepté ceux qui auront été plantés en vertu de la loi du 9 ventose XIII (s. vorhin Nr. 6).

Art. 87. Tous les arbres plantés jusqu'à la publication du présent décret le long des dites routes et sur le terrain des propriétés communales ou particulières sont reconnus appartenir aux communes ou particuliers propriétaires du terrain.

Section II. Plantations nouvelles.

Art. 88. Toutes les routes impériales non plantées et qui sont susceptibles de l'être sans inconvénient seront plantées par les particuliers ou communes propriétaires riverains de ces routes dans la traversée de leur propriétés respectives.

Art. 89. Ces propriétaires ou ces communes demeureront propriétaires des arbres qu'ils auront plantés.

Art. 90. Les plantations seront faites au moins à la distance d'un mètre du bord extérieur des fossés et suivant l'essence des arbres.

8. Code civil.

Art. 671: Il n'est permis de planter des arbres de haute tige qu'à la distance présacte par les règlemens particuliers actuellement existans ou par les usages constans et reconnus; et à défaut de règlemens et usages qu'à la distance de deux mètres de la ligne

séparative des deux héritages pour les arbres à haute tige et à la distance d'un demi-mètre pour les autres arbres et haies vives.

Art. 672. Le voisin peut exiger que les arbres et haies plantés à une moindre distance soient arrachés. — Celui sur la propriété duquel avancent les branches des arbres du voisin peut contraindre celui-ci à couper ces branches. Si ce sont les racines qui avancent sur son héritage, il a droit de les couper lui-même.

9. Polizeistrafgesetzbuch Art. 112:

An Geld bis zu 20 Thalern wird bestraft, wer unbefugter Weise

2. Bäume oder Sträucher, welche in Alleeen, auf Aeckern oder sonst außerhalb eines Forstes stehen . . . . . abhaut, abbricht, ausreißt, ausrodet oder beschädigt.

Art. 114. Ist in den Fällen der Art. 112 . . . eine Beschädigung fremden Eigenthumes aus Rache oder Bosheit verübt worden, so kommen die Bestimmungen des Strafgesetzbuches zur Anwendung.

10. Strafgesetzbuch §. 304 (oben unter §. II. abgedruckt).

58. Wir müssen hier sogleich die Bemerkung vorausschicken, daß die älteren Bestimmungen und insbesondere der Art. 88—106 des Dekretes vom 16. Dezember 1811, welche die Verpflichtung von Privaten betreffs der Pflanzung, der Unterhaltung und des Schutzes von Bäumen an öffentlichen Straßen enthalten, weil deren Uebertretung durch Art. 95 des erwähnten Dekretes mit Strafe bedroht ist, als durch Art. 2 des Einführungs-Gesetzes zu den Strafgesetzbüchern von 1861 aufgehoben zu betrachten sind. Niemand kann jetzt noch zum Pflanzen von Bäumen an Straßen angehalten werden und Jedermann ist die freie Verfügung über die auf seinem Eigenthume längs der Straßen stehenden Bäume gegeben.

59. Was nun vor Allem die Frage betrifft, ob der Straßeneigenthümer bei Baumpflanzungen auf Straßen die durch Art. 671 code civil vorgeschriebene Entfernung einhalten müsse, so ist die Frage bezüglich der großen Straßen wohl zu verneinen, da die alten, französischen Ordonnanzen, insbesondere das oben abgedruckte arrêt du conseil von 1776, die Bepflanzung der Ränder der Straßen mit Bäumen anordnen und dem Straßeneigenthümer gestatten und da die neueren Gesetze, insbesondere das Gesetz vom 9 ventose XIII Art. 2, welche den Angrenzern die Pflanzung bei Strafe zur Pflicht machten, diese Pflanzung auf dem Straßenkörper am Straßengraben, also dicht an der Grenze, anordneten.*)

Bezüglich der Frage, ob bei Baumpflanzungen auf kleinen Straßen (z. B. Vizinalwegen und Plätzen) durch den Straßeneigenthümer die Entfernungen des code civil Art. 671 einzuhalten seien, sind die Meinungen verschieden. Proudhon II., 455 läßt die Frage unentschieden, während Garnier I., Seite 313 den Artikel 671 des

*) Vgl. Proudhon I., 340.

code civil angewendet wissen will in Uebereinstimmung mit einem ministeriellen Rundschreiben von 1824. Uebrigens wäre es bei dieser Annahme unmöglich, kleine Straßen mit meist geringen Breiten mit Bäumen zu bepflanzen; bei dem Umstande, daß in Frankreich, wie aus den oben abgedruckten Dekreten von 1790 und 1792 hervorgeht, und auch in der Pfalz schon seit Menschengedenken die kleinen Straßen ohne Beachtung einer besonderen Entfernung vom Nachbar-Eigenthume mit Bäumen bepflanzt werden, dürfte wohl das Richtige sein zu sagen, daß bei Pflanzungen durch den Straßeneigenthümer überhaupt auf großen und kleinen Straßen das benachbarte Eigenthum mit einer der öffentlichrechtlichen Servituten des Artikel 650 code civil (siehe oben Nr. 21) belastet erscheint und das speciell bei kleinen Straßen die im Artikel 671 code civil vorausgesetzte gleichmäßig beobachtete und anerkannte Uebung vorliegt, nach welcher es zulässig ist, von den gesetzlichen Entfernungen für die Baumpflanzungen abzuweichen. Proudhon II., 348, 354, welcher wie oben erwähnt, die vorliegende Frage unentschieden läßt, verlangt, daß bei Pflanzung von Bäumen auf mit Gebäuden besetzten Straßen angesichts der Bestimmungen des Artikel 678 code civil für die Pflanzungen die Entfernung von 1,90 M. von den Gebäuden (Artikel 677 code civil) eingehalten werde. Indessen scheint diese Ansicht nicht gerechtfertigt, da, wie wir später (unter Nr. 66 bis 68) zeigen werden, dem Privaten keine förmliche, wohlerworbene Rechte an dem Straßenkörper zustehen. Nach Garnier II., 125 geht in der vorliegenden Frage der Bepflanzung der kleinen Straßen durch die Straßeneigenthümer die Jurisprudenz des Staatsrathes dahin, daß bei solchen Wegen die Gemeinden und die Angrenzer an die Einhaltung keiner besonderen Entfernung, selbst nicht der des Artikel 671 code civil gehalten seien, was wohl soviel bedeutet,*) daß nur die allgemein civilrechtlichen Bestimmungen des Artikel 552 code civil, abgesehen von der besonderen Bestimmung des Artikel 671 anzuwenden sind. Hiernach dürfte also der Straßeneigenthümer bei Pflanzungen bis an die äußerste Grenze der Straße vorgehen; er wäre jedoch nicht berechtigt, Aeste überhängen oder Wurzeln in das benachbarte Eigenthum übergreifen zu lassen.

Wer die Ansicht als die richtige ansieht, wornach der Straßeneigenthümer bei großen und kleinen Straßen bis an die äußerste Grenze des Eigenthumes vorgehen darf, muß folgerichtig auch zugestehen, daß der Angrenzer das Ueberhängen der Aeste und das Uebergreifen der Wurzeln dulden muß und besteht in dieser Duldung der Hauptinhalt der ihn nach Artikel 650 code civil in Verbindung mit dem oben

---

*) Siehe Entscheidung des Staatsrathes vom 18. Februar 1826 in diesem Sinne bei Ledru-Rollin Band III., Seite 185 und unten Nr. 60.

abgedruckten arrêt du conseil 6. Februar 1776 belastenden, öffentlichrechtlichen Servitut. Außerdem wäre auch das Recht des Straßeneigenthümers, besonders auf schmalen Gemeindewegen, ein illusorisches.

60. Gehen wir nun über zu der Frage, welche Entfernung die Angrenzer abgesehen von den etwa nach §. 366, 10 des Strafgesetzbuches und Artikel 90 des Polizeistrafgesetzbuches zu erlassenden polizeilichen Vorschriften bei Pflanzungen von Bäumen an Straßen einhalten müssen. Bei den großen Straßen war durch das Gesetz vom 9 ventose XIII Artikel 5 und durch das Dekret vom 16. Dezember 1811 Artikel 90 für die Pflanzungen der Angrenzer die Einhaltung eines durch die Verwaltung festzusetzenden Alignement vorbehalten. Diese Bestimmung, deren Uebertretung durch Artikel 97 des Dekretes vom 16. Dezember 1811 mit Strafe bedroht war, ist indessen in Folge des Einführungsgesetzes zu den Strafgesetzbüchern von 1861 Artikel 2 weggefallen und so tritt nunmehr die Verfügung Artikel 671 code civil ein, wonach für hochstämmige Bäume in der Regel eine Entfernung von 2 Metern von der Grenze und für andere Bäume und Gesträuche die Entfernung von 0,50 M. einzuhalten ist. Auch beim Leinpfade ist dieß Rechtens, da die gegentheilige Ansicht von Garnier I., 71, wonach der Artikel 671 code civil nicht anzuwenden wäre, sich nicht begründen läßt. Bei Pflanzungen an kleinen Straßen ist die Frage streitig. Während Garnier I., 313 den Angrenzern, in Erwägung, daß die Baumpflanzungen dem Wege nicht schaden, bis an die Straße zu rücken gestattet, will Proudhon II., Seite 25 in Uebereinstimmung mit dem oben erwähnten Circular des französischen Ministers die Bestimmungen des Artikel 671 code civil wegen der Entfernung der Pflanzungen angewendet wissen und diese Meinung dürfte die richtige sein, da die Meinung von Garnier nicht auf gesetzliche Grundlagen sich stützt. Die Garnier'sche Ansicht ist auch einer oben unter Nr. 59 angeführten Staatsraths-Entscheidung vom 18. Februar 1826 zu Grunde gelegt, wo es heißt: »Considérant, que la loi du 9 ventose XIII autorise à planter le long des chemins vicinaux sans rien prescrire pour les distances, d'où il suit qui ni les règles du droit commun ni celles relatives aux plantations des routes royales ou départementales n'étaient applicables, que d'ailleurs le conseil de préfecture ne s'était fondé sur aucun usage, ni réglement local de police ou de voirie . . .«

In Wirklichkeit wird allerdings die Verwaltung Baumpflanzungen, die der Straße näher rücken, als die Gesetze nach unserer Ansicht dieß gestatten, wegen der mannigfachen Annehmlichkeiten, die solche Pflanzungen der Straße gewähren, nicht leicht beanstanden, wovon z. B. die zu Artikel 158 des alten Polizeistrafgesetzbuches erlassene

oberpolizeiliche Vorschrift der Kreisregierung vom 5. Mai 1865 (Amtsblatt Seite 488) Kunde gibt, indem dort nur geboten ist, die auf die Straße überhängenden Aeste abzuhauen, soweit sie den Verkehr stören oder den Telegraphenleitungen zu nahe kommen.

Die Vorschrift des Artikel 7 des Gesetzes 9 ventose XII., wonach Niemand an Vizinalwegen, selbst auf seinem Eigenthume, Bäume setzen darf, ohne die Breite des Weges einzuhalten, will, was eigentlich selbstverständlich ist, sagen, daß, wenn das Privateigenthum einmal zum Wege gezogen ist, Niemand mehr Privatrechte darauf ausüben, daher auch keine Bäume darauf setzen darf.*)

Bei Bestimmung der Entfernung der Bäume ist nach Garnier II., 126 immer die Mitte des Baumes als maßgebend zu betrachten.

Zur Vermeidung von Irrthümern sei hier noch in Erinnerung gebracht, daß auf Anpflanzungen von förmlichen, geschlossenen Heckenzäunen an Straßen die Bestimmungen über die Baulinie und auf Anpflanzungen von Wald die Bestimmungen des §. VII oben zur Anwendung zu kommen haben.

61. Was das Eigenthum an den auf den öffentlichen Wegen gepflanzten Bäumen betrifft, so sind hier die gemeinrechtlichen Bestimmungen der Artikel 552 bis 555 code civil anwendbar mit den nachher Nr. 62 und 63 zu besprechenden Modifikationen.**) Es liegt auch kein Grund vor, die Bestimmungen des Artikel 670 und 673 code civil auf die Grenzhecke und die darin stehenden Bäume für nicht anwendbar zu erklären. Wenn Garnier I., Seite 311 und 315 nicht für die großen, sondern nur für die kleinen Straßen (Seite 315) die Bestimmungen der beiden gedachten Artikel angewendet wissen will, so ist für diese Unterscheidung wohl kein Grund gegeben. Es dürfte indessen nicht überflüssig sein, daran zu erinnern, daß insbesondere nach dem arrêté vom 28 floreal IV die auf einer Straße stehenden Bäume einen integrirenden Bestandtheil der Straße, des domaine public bilden und daß daher die den Besitz oder das Eigenthum eines solchen Baumes in's Auge fassende Klage nur auf den Beweis des früheren Eigenthumes und des Besitzes gerichtet sein kann und als eigentliches petitum nur die Gewährung einer Entschädigung enthalten darf.***) Der Baum selbst muß so gut wie die Straße zur freien Verfügung der Verwaltung bleiben.

62. Bezüglich des Eigenthums der auf den kleinen Straßen (Gemeindestraßen und Plätzen) stehenden Bäume und bezüglich des Beweises dieses Eigenthums (wie bemerkt zum Zwecke der Erlangung

*) Proudhon II., Seite 25 und 26.
**) Vergleiche Garnier I., Seite 423.
***) Siehe oben Nr. 18.

einer Entschädigung) bestehen einige Besonderheiten, insoweit es sich um Bäume handelt, die vor 1790 gesetzt worden sind.

In Frankreich hatten nämlich die Feudalherren nach Garnier I., 301, nach Fleurigeon code administratif III., 810 und nach dem dort abgedruckten arrêt du conseil vom 3. Mai 1720 das ausschließliche Recht, die Gemeindewege und Plätze mit Bäumen zu bepflanzen. Dieses Recht wurde durch das oben abgedruckte Dekret vom 26. Juli 1790 aufgehoben mit der weiteren Bestimmung, daß es den Gemeinden respective den Angrenzern freistehe, das Eigenthum an den auf diesen Wegen und Plätzen befindlichen Bäumen den Feudalherren abzukaufen. Durch das oben abgedruckte Dekret vom 28. August 1792 wurden die Rechte der Feudalherren auf die fraglichen Bäume noch mehr geschmälert, ja sogar ganz aufgehoben, indem dort Artikel 14*) bestimmt, daß die auf öffentlichen Wegen der Gemeinden stehenden Bäume als den Angrenzern gehörig vermuthet werden sollen unter Vorbehalt des Gegenbeweises, den die Gemeinden zu führen berechtigt seien. Der Artikel 15 dieses Dekretes**) läßt für die auf Gemeinde-Plätzen gepflanzten Bäume die Eigenthums-Vermuthung für die Gemeinden sprechen, unter Vorbehalt des durch Private (im Gegensatze zu den Feudalherren) zu liefernden Gegenbeweises. Durch Artikel 16 wird unter Aufhebung aller Rechte der Feudalherren bestimmt, daß die Gemeinden und Angrenzer für die Bäume den früher berechtigt gewesenen und nach Dekret vom 26. Juli 1790 bezüglich des Eigenthumes der Bäume zu expropriirenden Feudalherren gar keine Entschädigung zu zahlen haben. Es leuchtet ein, daß diese durch die 2 Dekrete von 1790 und 1792 bezüglich des Eigenthumes und des Beweises des Eigenthumes von Bäumen auf den Plätzen und Straßen der Gemeinden getroffenen Verfügungen und geschaffenen Rechtsvermuthungen nur auf die vor 1790 respective 1792 gepflanzten Bäume Anwendung finden können und nur auf solche Bäume, die von Feudalherren kraft ihrer Feudalrechte gesetzt worden sind. Es scheint uns daher die anscheinend von Proudhon I., 487 gebilligte Ansicht nicht begründet, wonach die Dekrete von 1790 und 1792, insbesondere Artikel 14 des letzteren, auf alle auch in neuerer Zeit auf Gemeindewegen gesetzten Bäume anwendbar seien. Hiergegen sprechen die Worte des Artikel 14 »arbres existant actuellement sur les chemins publics« und die Tendenz der beiden Dekrete, welche laut Ueberschrift nur beabsichtigen, die bezüglichen Feu-

---

*) Vergleiche die correspondirenden Artikel 3 und 4 des Dekretes von 1790.

**) Vergleiche den correspondirenden Artikel 5 des Dekretes von 1790.

dalrechte abzuschaffen und „die Bürger und Gemeinden in die ihnen durch die Feudalgewalt entrissenen Rechte wieder einzusetzen".*)

63. Auch einige Besonderheiten bezüglich des Eigenthums der auf den großen Straßen gepflanzten Bäume sind noch zu erörtern. Schon nach dem vor 1789 in Geltung gewesenen Rechte waren die Angrenzer verpflichtet, die großen Straßen zu bepflanzen und war ihnen das Eigenthum der von ihnen gepflanzten Bäume nach Garnier I., 94 und 99 zugesprochen. Im Artikel 18 des Dekretes vom 28. August 1792 (oben abgedruckt) ist deßhalb auch gesagt, daß ihnen die Früchte, das abfallende Holz gehören, ohne daß sie jedoch über die Bäume selbst einseitig verfügen dürfen. Durch das Dekret vom 9 ventose XIII wurde in Artikel 2 und 3 verfügt, daß die Eigenthümer die Straßen (auf Straßenterrain) zu bepflanzen haben und daß ihnen das Eigenthum der Bäume zustehe, während das Dekret vom 16. Dezember 1811 in Artikel 88 und 90 verfügt, daß die Angrenzer, jedoch auf ihrem Eigenthume, Bäume an den Straßen zu setzen haben und daß diese Bäume, wie natürlich, ihnen gehören. Zugleich bringt aber Artikel 86 des letzterwähnten Dekretes eine sehr wichtige Neuerung, indem dort gesagt ist, daß alle Bäume, welche vor dem 16. Dezember 1811 auf dem Straßenkörper gepflanzt sind, von Rechtswegen (vermöge einer praesumtio juris et de jure) als dem Staate gehörig anzusehen sind mit Ausnahme derjenigen, welche im Vollzuge des Gesetzes vom 9 ventose XIII durch die Angrenzer auf der Straße gesetzt worden sind. Es gelten jetzt also bezüglich des Eigenthumes der auf den großen Straßen gepflanzten Bäume folgende Bestimmungen:

1. Alle vor dem 16. Dezember 1811 gepflanzten Bäume gehören ohne Zulassung eines Gegenbeweises dem Staate, respective dem Straßeneigenthümer.

Ausgenommen sind nur die in Folge des Gesetzes vom 9. bis 19. ventose XIII von da an bis 16. Dezember 1811 gesetzten Bäume, welche den Angrenzern gehören.

2. Ueber das Eigenthum aller nach dem 16. Dezember 1811 gesetzten Bäume entscheiden die gemeinrechtlichen Bestimmungen des code civil Artikel 552 bis 555. Es ist richtig, daß die Bestimmung des Artikel 86 eine förmliche Expropriation ohne Entschädigung zum Nachtheile der Privaten in sich schließt; bei dem klaren Wortlaute des Artikels ist aber, welch triftige Gründe der Billigkeit auch Garnier I., 105 vorbringen mag, nicht dagegen anzukämpfen, wie auch der Staatsrath in einem ganz eclatanten Falle unterm 29. Mai 1813 entschieden hat.**)

---

*) Siehe Henrion de Pansey Seite 32.

**) Vergleiche das Nähere bei Garnier I., Seite 106 bis 108 und Abdruck der Staatsraths-Entscheidung bei Ledru-Rollin I., 548.

Die auf den Straßen und Plätzen gesetzten Bäume genießen den Schutz des Artikel 304 des Strafgesetzbuches (siehe oben §. II) und der oben abgedruckten Artikel 112, 2 und 114 des Polizei-Strafgesetzbuches.

§. X.

Von dem Gebrauche der öffentlichen Wege und von den dem benützenden Publikum und den Angrenzern insbesondere zustehenden Befugnissen.

64. Wir haben schon oben (siehe Nr. 10) gesehen, daß die öffentlichen Wege als res publicae, quae in publico usu habentur, nicht Gegenstand des Privatverkehres sein, daß sie als öffentliche Wege in der Regel nicht veräußert, nicht ersessen werden können und daß Private an ihnen keine Rechte zu erwerben im Stande sind. Diese Bestimmung ist so strenge zu nehmen, daß alle Befugnisse, welche einem Privaten an einer Straße eingeräumt sein sollten, selbst ohne daß diese Befugnisse den Gebrauch der Straße hindern würden, wie z. B. unterirdische Wasserleitungen, nur als stets widerrufliche precario modo erworbene gelten können.*) Ueber die Grasnutzungen an Straßenböschungen, die Abfälle und Früchte von den Straßenbäumen u. drgl. können indessen zu Gunsten Dritter rechtsgiltige Verfügungen getroffen werden, da die Früchte und Hölzer 2c. 2c. mit dem Augenblicke der Trennung keine Theile des domaine public mehr bilden und im Verkehre sich befinden. Die Ertheilung solcher Befugnisse (soweit es sich nicht um Verkäufe von Gras, Obst u. drgl. handelt) ist polizeilicher Natur und ist daher bei Staats- und Distrikts-Straßen die Regierung, bei Gemeindewegen die Ortspolizeibehörde zuständig.

Das Charakteristische des öffentlichen Weges besteht eben darin, daß sein bestimmungsgemäßer und ordnungsgemäßer Gebrauch Jedermann freistehen muß und daß daher erworbene, besondere Rechte Dritter als mit dem Merkmale der Bestimmung zum allgemeinen Gebrauche unvereinbar zu betrachten sind. Die wichtigste Bestimmung der öffentlichen Wege**) ist der Gebrauch derselben zum öffentlichen Verkehre, zum Gehen, Reiten, Fahren, zur Fortbewegung von Gegenständen. Dieser Gebrauch und die in Nr. 65 zu schildernde Benützung steht Jedermann, auch den Fremden, bei Gemeindewegen insbesondere (Cormenin I., 462) auch dem Ausmärker, dem Nicht-Gemeindebürger, zu. Eine Störung im Gebrauche durch einen Pri-

---

*) Dareste, 256.

**) Ueber weitere Gebrauchsarten werden wir nachher Nr. 65 handeln.

vaten könnte, wie im römischen Rechte, durch Anstellung einer Injurien- oder Schadensklage geahndet werden, während sowohl in diesem Falle als in dem Falle einer durch die Verwaltungsbehörde veranlaßten unmotivirten Störung die Abstellung der Beschwerde durch die höhere Behörde und durch den Polizeirichter erfolgen würde.*) Eine förmliche Klage eines Privaten auf Gestattung des Weges als eines öffentlichen ist jedoch wegen mangelnder Legitimation zur Sache unzulässig, da der Private nicht Eigenthümer oder sonst Berechtigter sein kann. Die entgegengesetzte Ansicht von Garnier I., 428 und 429 und II., 215 läßt sich nicht begründen und ist durch eine Entscheidung des französischen Staatsrathes vom 5. September 1836, die Garnier selbst anführt, nicht gebilligt.

Bei der Benützung der Straßen ist Jedermann den bezüglich des Gebrauches derselben bestehenden, nachher zu berührenden Gesetzen und Polizeivorschriften unterworfen. Insbesondere dürfen Vorrichtungen zur bequemeren Benützung des Weges (z. B. ständige oder vorübergehende Ueberbrückungen der Straßengräben behufs bequemerer Benützung der Grundstücke) nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde (Kreisregierung bei großen und Bürgermeisterämter bei kleinen Straßen) angebracht werden. Daß Niemand von der Straßen-Verwaltung verlangen kann, daß sie den Angrenzern solche Bequemlichkeiten herstelle, ist selbstverständlich und ist es wohl überflüssig, zum Beweise noch die zweifelhafte Analogie der Artikel 697 und 698 code civil beizuziehen.**)

65. Die öffentlichen Wege sind indessen nicht ausschließlich zur Aufnahme des Verkehres bestimmt; eine weitere wesentliche Bestimmung ist die, insbesondere den angrenzenden Häusern Licht, Luft und Ausgänge zu verschaffen, sowie, wie code civil Artikel 681 ausdrücklich bestimmt, das von den Dächern herabfließende Regenwasser aufzunehmen. Während mit Recht nicht behauptet werden kann, daß der die Straße zum Passiren benützende Private ein erworbenes Recht auf dieselbe besitze, etwa in der Art,***) daß er z. B. jeder Aufhebung der Straße als einer öffentlichen sich widersetzen könne, sind die Ansichten bezüglich der Frage getheilt, ob nicht die Nachbargrundstücke das förmliche Recht haben, Fenster und Ausgänge nach den öffentlichen Straßen zu haben und das Regenwasser darauf zu leiten. Es

*) Proudhon I., 405, II., 953, 954, 978 bis 983.

**) Vergleiche Proudhon II., 362, 441 und Artikel 89 des Polizei-Straf-Gesetzbuches.

***) Auch in den Blättern für administrative Praxis Band XX., Seite 327 ist constatirt, daß zur Benützung der Straße kein förmliches Recht existire, daß diese Benützung vielmehr die Ausübung einer durch die öffentliche Gewalt eingeräumten Befugniß sei.

versteht sich von selbst, daß diese Frage hauptsächlich dann brennend wird, wenn es sich darum handelt, den Weg aufzuheben, zu verändern oder zu verlegen und das Terrain zu verkaufen, zu vertauschen oder zu anderen Zwecken zu verwenden. Proudhon I., 255, 503 u. f. und II., 122, 343 bis 345, welcher die aufgeworfene Frage im Sinne des Privatrechtes der Angrenzer gelöst wissen will, sagt, man müsse unterscheiden, ob ein solcher Angrenzer ein Recht behaupte, das der Bestimmung des Weges als eines öffentlichen widerspreche oder nicht. Im ersten Falle (z. B. Errichtung einer Bank auf der Straße) sei kein Recht da (505 bis 509); im zweiten Falle dagegen (z. B. Thüren, Fenster auf die Straße gehend) sei gegenüber der Straße ein vollkommenes Servitutrecht des Eigenthümers begründet. Proudhon sucht den Beweis hierfür (513 bis 516) aus dem römischen Rechte zu führen, aus dem alten französischen (516 bis 519) und aus dem neueren Rechte (519 bis 523), hier insbesondere aus Artikel 640, 681 code civil, 682 code civil, Artikel 678 code civil, aus Artikel 23 sect. III. des Gesetzes vom 10. Juni 1793 und aus dem Gesetze über Thür- und Fenster-Steuer. Endlich sieht Proudhon seine Theorie gebilligt durch ein Cassations-Urtheil vom 11. Februar 1828 und durch einen Beschluß des Staatsrathes vom 21. November 1808 (Seite 521). Nach Proudhon kann man zufolge dieser Theorie insbesondere keine Straße unterdrücken ohne Einwilligung der angrenzenden Eigenthümer oder ohne Expropriation; es müssen hiernach ferner alle bezüglichen Streitigkeiten vor den Civilgerichten ausgetragen werden.

Es erscheint uns indessen die Proudhon'sche Theorie den Grundprincipien der Unersitzbarkeit und Unveräußerlichkeit der öffentlichen Wege widersprechend und gegen diesen allgemein als richtig anerkannten Satz dürfte auch mit der geistreichsten Argumentation nicht aufzukommen sein. Wenn überhaupt die Erwerbung von Privatrechten, respective Dienstbarkeiten an öffentlichen Straßen zuläßig wäre, warum sollten nicht z. B. durch die täglichen Passanten Privat-Eigenthums-Rechte erworben werden können? Wie läßt sich das Recht der Aussichtsfenster auf die Straße vereinigen mit dem Rechte der freien Verfügung, das im Interesse des Verkehres den Behörden zustehen muß? Das Richtige ist vielmehr, zu sagen, daß den Angrenzern die Benützung der Straße zur Zulassung von Luft und Licht in die Häuser, wie dem übrigen Publikum zum Gehen 2c. gegeben ist nicht als ein Recht an der Straße, sondern als Theilnahme am Genusse einer für den öffentlichen Gebrauch bestimmten Sache, so lange die letztere nach freier Bestimmung der Verwaltung diesem Gebrauche gewidmet ist. Die Theorie, welche diese Gebrauchs-Theilnahme zu einem Rechte an der Straße hinaufschraubt, ist — wir möchten sagen — von über-

triebenen Befürchtungen eingegeben, indem man sich den Fall denkt, daß z. B. eine Gemeinde vielleicht eine öffentliche Straße verkauft und auf diese Art die daran stoßenden Häuser möglicher Weise völlig entwerthet. Betrachtet man indessen den Zweck der öffentlichen Wege, so leuchtet es ein, daß weder der Staat noch eine sonstige Corporation eine Straße aufheben und verkaufen wird, so lange der Verkehr, mithin der öffentliche Zweck noch vorhanden ist, dem zu Liebe die Straße hergestellt werden mußte. In dieser allerdings nur auf dem Verwaltungs-Instanzen-Wege erfolgenden Erörterung und Prüfung des Vorhandenseins der öffentlichen Zwecke liegt übrigens Bürgschaft genug dafür, daß irgend wichtige Privat-Interessen, die die Verwaltung zu berücksichtigen hat, nicht außer Acht gelassen werden.

66. Findet die Verwaltung nach genauer Würdigung aller Verhältnisse es angemessen, einen Weg dem öffentlichen Verkehre zu entziehen, so wird immer noch dahin gewirkt werden können, daß einzelne Privatinteressen, denen allein zu Liebe der Weg nicht als öffentlicher beibehalten werden kann, die der Billigkeit angemessene Berücksichtigung finden. In diese Klasse von Rücksichten wird z. B. die Ueberlassung des Weges oder der betreffenden Wegfläche an die Angrenzer gegen billige Entschädigung zu rechnen sein.

Gelegentlich sei hier auch bemerkt, daß in Straßen, die weniger als 1,90 M. breit sind, trotz der Bestimmung des Artikel 677 code civil jeder Hausbesitzer Fenster auf die Straßen brechen darf, da es sich hier nicht um zwischenliegendes Privateigenthum handelt. Proudhon, welcher II., 355 u. f. diese Entscheidung billigt, geräth hier mit seiner Theorie in Widerspruch, da nur ein für den obigen Fall anzunehmendes Verbot des Ausbrechens von Fenstern mit der Theorie der Erwerbung von Servituten an öffentlichen Straßen in Einklang gebracht werden kann. Es sei übrigens hier noch erwähnt, daß die Proudhon'sche Theorie der Erwerbung von Rechten am Straßenkörper bei Berathung des Expropriations-Gesetzes von 1842 in den französischen Kammern besprochen wurde und nach Dufour VII., Seite 293 bis 295 selbst in der durch den Regierungs-Commissar vorgetragenen, milderen Fassung den Beifall der Kammer sich nicht erringen konnte. Auch ist die Ansicht des Pariser Cassationshofes nicht mehr die strenge, wie früher, indem ein bei Dufour III., 291 abgedrucktes Urtheil den Schluß zuläßt, daß das Vorhandensein der durch die Angrenzer an dem Wege angeblich erworbenen Dienstbarkeiten kein Hinderniß abgibt, den Weg aufzuheben und daß in diesem Falle dem Angrenzer wegen seiner angeblichen Servituten nicht eine dringliche Klage, sondern höchstens ein Entschädigungsanspruch dem Straßeneigenthümer gegenüber zustehe. Die Frage der Pflanzung von Bäumen auf der Straße längs der Häuser ist gelegentlich schon oben (siehe Nr. 59) besprochen worden.

67. Da nach dem Gesagten Niemand bezüglich des Gebrauches einer Straße irgend welche Rechte erwerben kann, so ist die Verwaltung befugt, die öffentlichen Wege, ohne Entschädigung zu schulden, ihrer öffentlichen Eigenschaft zu entkleiden und zu gewöhnlichem Privateigenthum so zu sagen zu degradiren, wobei dem Straßeneigenthümer die freie Verfügung über Grund und Boden zurückgegeben wird. Wenn nun aber auch die Verwaltung hiebei keine Rechte der Passanten und der Angrenzer zu berücksichtigen hat, so muß sie um so sorgfältiger, wie schon angedeutet, deren Interessen in's Auge fassen. Es wird daher die Unterdrückung eines Weges als eines öffentlichen nur dann angeordnet werden können, wenn nach Erhebung aller einschläglichen Verhältnisse es sich herausstellt, daß durch die Aufhebung des Weges berechtigte Interessen nicht verletzt werden. Zur Orientirung behufs Fassung eines solchen Beschlusses dient in der Regel ein Ausschreiben und eine Bekanntmachung des Vorhabens,*) wodurch den Betheiligten Gelegenheit gegeben ist, sich auszusprechen und wodurch auch die betreffende Behörde in die Lage kömmt, an die Aufhebung des Weges besondere Bedingungen zu knüpfen. Es ist nämlich möglich, daß die gegen die Aufhebung des Weges geltend gemachten Interessen zwar nicht mächtig genug sind, um diese zu hindern, daß sie aber von solchem Gewichte sind, um in anderer Form berücksichtigt zu werden. Aus diesen Rücksichten wird insbesondere dem Beschlusse der Aufhebung des Weges zur Sicherung der Interessen der Angrenzer die Bedingung beizugeben sein, daß der Straßeneigenthümer den dem Angrenzer nach Artikel 682 code civil gebührenden Nothweg unter möglichst günstigen Bedingungen einräume oder daß dem Straßeneigenthümer die Auflage gemacht werde, dem Angrenzer die Wegfläche um einen den Verhältnissen angemessenen Preis zu überlassen oder demselben eine Dienstbarkeit zu constituiren.

68. Ist die Verwaltung berechtigt, die Straße ganz aufzuheben, so ist sie natürlich ebenso berechtigt, dieselbe zu verengern und insbesondere in ihrer Höhenlage (niveau) zu verändern, wobei auch hier nur allgemeine und besondere Interessen und nicht Rechte zu berücksichtigen sind und wobei es sich ebenfalls empfiehlt, vor Ausführung der betreffenden für nöthig erkannten Arbeiten dem Straßeneigenthümer die Berücksichtigung besonders schwer verletzter Interessen von Einzelnen zur Bedingung zu machen. Das Recht, die betreffenden Erhöhungen und Erniedrigungen des Straßenkörpers vorzunehmen, folgt an sich schon aus der freien Verfügung, die Jedermann über sein Eigenthum zusteht und es ergibt sich hieraus, das der Straßeneigenthümer bei Vornahme der fraglichen Arbeiten zum Schadenersatze nur nach den

*) Siehe das Nähere bei Nr. 13.

allgemeinen, gesetzlichen Bestimmungen des Artikels 1382 u. f. des Civilgesetzbuches verpflichtet ist. Hiernach wird der Straßeneigenthümer, da dem Angrenzer auf die Straße und deren Benützung kein erworbenes Recht zusteht, den Nachbarn gegenüber nur in dem Maße verantwortlich sein, in welchem es zwei gewöhnliche Privateigenthümer bei Arbeiten auf ihrem Eigenthume gegenseitig sein würden. Die Hauptfälle der Leistung einer Entschädigung an den Angrenzer sind die des Ableitens des Wassers von der Straße in das Nachbargrundstück (siehe Nr. 57), der Beschädigung des angrenzenden Eigenthumes (z. B. die Bloßlegung der Fundamente von Gebäuden), während wegen Erhöhung oder Erniedrigung der Straße oder wegen Unterdrückung oder Verlegung derselben keine Entschädigung geschuldet ist. Es ist natürlich, daß die französische Praxis, insoweit sie den Angrenzern förmliche Servituten auf den Straßen zubilligt, in der Regel weitergehende Entschädigungsforderungen zuläßt, dabei indessen nur den unmittelbaren und der Sache selbst zugegangenen Schaden (dommage direct et matériel) (siehe Nr. 91) würdigt und jede weitere Entschädigung ausschließt. Da indessen die anzuwendenden Artikel des Civilgesetzbuches, sobald einmal die Haftbarkeit und ein wirkliches damnum injuria datum feststeht, diese Beschränkung nicht kennen, so ist dieselbe wohl nicht gerechtfertigt und es muß aller Schaden vergütet werden.*) Es dürfte zur Beleuchtung der einschlägigen Frage wesentlich beitragen, wenn wir einige wichtige Entscheidungen des französischen Staatsrathes und Cassationshofes anführen, wobei jedoch immer der von der französischen Doctrin und Praxis im Allgemeinen angenommene Standpunkt der an der Straße erworbenen Rechte in's Auge zu fassen ist. Es wurde nach Garnier I., 378 bis 380 erkannt (17. April 1824), daß Entschädigung geschuldet sei wegen Minderung der Festigkeit eines Hauses, wegen Unterdrückung einer Straße zum Nachtheile des Ausganges des Angrenzers an die Straße (17. August 1825), wegen Erhöhung der Straße und dadurch verursachter Verdeckung des Hauses (18. Januar 1826), wegen Beeinträchtigung in der Aussicht und im Ausgange auf die Straße (21. Juni 1826, 14. Juli 1830, 25. April 1853). Nach Garnier II., Seite 20, 21 wurde ferner erkannt, daß Entschädigung geschuldet sei wegen Ableitung von Wasser nach dem Nachbargrundstücke (9. Februar 1854) nicht aber wegen Erhöhung der Straße an und für sich (8. März 1851, 21. April 1854). Dagegen wurde wieder Entschädigung zuerkannt für Abänderung von Schwellen an Häusern bei Tieferlegung der Straße (17. Mai 1851). Nach Proudhon II., Seite 343 und f. wurde durch den Cassationshof unterm 5. Juli 1836 erkannt,

*) Vergleiche Garnier II., 20 und unten Nr. 91.

daß man zwar Straßen unterdrücken könne, aber die Angrenzer entschädigen müsse, daß Entschädigung zu leisten sei, wenn einem Hause durch Erhöhung der Straße Luft und Licht entzogen werden oder wenn dasselbe unbewohnbar werden sollte (Seite 346, 347), daß der Straßeneigenthümer auf der Straße keine Vorrichtungen anbringen und keine Pflanzungen vornehmen könne, die den Angrenzer des Lichtes oder des Zuganges zur Straße berauben oder ihn auch nur beim Gebrauche der Straße wesentlich belästigen würden (Seite 348 und 349). Merkwürdig, jedoch nach unserer Ansicht correkt, ist die bei Dufour VII., 253 citirte Entscheidung des Staatsrathes, wonach einem durch Verlegung der Straße benachtheiligten Eigenthümer die Entschädigung grundsätzlich abgesprochen worden ist. Ferner wurde erkannt, daß beim Verkaufe der Straße der Käufer mit dem darauf zu stellenden Baue dem Nachbareigenthum gegenüber bei Fenstern die durch Artikel 678 und 679 code civil geforderte Entfernung einzuhalten habe (Seite 354), daß diejenigen, welche an eine weniger als 1,90 M. breite Straße angrenzen, trotz der Bestimmungen der Artikel 678 und 679 ihre Fenster gegen die Straße anbringen können (Seite 356). Auch wurde erkannt, daß Nachtheile, die den Angrenzern bei ihrem Straßenverkehre durch Reparatur-Arbeiten an Straßen oder gelegentlich derselben zugehen, nicht zu entschädigen sind, wenn den Straßeneigenthümer bei Vornahme dieser Arbeiten keine Schuld oder Nachlässigkeit belastet (Seite 358 bis 362). Cotelle III., 240, 241 erwähnt dieses Falles und einer weitern Entscheidung, daß keine Entschädigung den Anwohnern eines öffentlichen Platzes zu zahlen sei, wenn deren Häuser dadurch an Werth verlieren, daß öffentliche Hinrichtungen auf dem Platze stattfinden. Ueberall wird jedoch bei diesen Entscheidungen darauf Gewicht gelegt, daß die Arbeiten auf der Straße, welche die Verwaltung anordnet, nicht untersagt werden können (siehe unten Nr. 94), daß vielmehr nur Entschädigung geschuldet ist.*) Zur Vervollständigung sei noch erwähnt, daß nach Joussellin II., 350 im alten Frankreich Lokalstatuten vorhanden waren, welche für den Fall der Erhöhung des niveau der Straße jede Entschädigung versagten.

Daß Proudhon (II., 362) im Gegensatze zu den von uns oben Nr. 65 entwickelten Grundsätzen den im Genusse der Straße gestörten Angrenzern eine Privatklage einräumt, ist die nothwendige Folgerung aus dessen Theorie. Man vergleiche über die hier behandelte Frage der Rechte der Angrenzer noch Cotelle III., 175 u. f. und Block Seite 1582 Nr. 11, welch letzterer zwar den Angrenzern keine förmlichen Servituten zugesteht, aber dieselben doch im Falle einer Be-

*) Proudhon II., 351.

schädigung durch Unterdrückung der Straße und Vornahme von Arbeiten auf der Straße entschädigt wissen will.

69. Wir haben oben (siehe Nr. 64) schon gezeigt, daß der bestimmungsgemäße Gebrauch der öffentlichen Wege Jedermann freisteht. Der Gebrauch der Wege ist durch die deßhalb erlassenen Strafgesetze und durch die auf Grund der letzteren erlassenen polizeilichen Vorschriften als derart geregelt anzusehen, daß jede durch die Gesetze und Verordnungen nicht verbotene Art des Gebrauches als erlaubt anzusehen ist und daß die Behörden einen natürlich immer bestimmungsgemäßen Gebrauch des Weges nicht untersagen können, der durch die Gesetze, Verordnungen und polizeiliche Vorschriften nicht verboten ist. Die den Gebrauch der öffentlichen Wege und den Verkehr auf denselben regelnden Strafgesetze, beziehungsweise Polizei-Verordnungen bestimmen Folgendes:

A. Das Reichspostgesetz vom 28. October 1871 (Reichsgesetzblatt Nr. 42) bestimmt:

a. Artikel 19:

Jedes Fuhrwerk muß den ordentlichen Posten sowie den Extraposten, Kurieren und Estafetten auf das übliche Signal ausweichen. Bei Zuwiderhandlungen ist eine Geldstrafe von zehn Silbergroschen bis zu 10 Thalern verwirkt.

B. Das Strafgesetzbuch für das deutsche Reich bestimmt:

a. § 366, 2.

Mit Geldstrafe bis zu zwanzig Thalern oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen wird bestraft: 2. wer in Städten oder Dörfern übermäßig schnell fährt oder reitet, oder auf öffentlichen Straßen oder Plätzen der Städte oder Dörfer mit gemeiner Gefahr Pferde einfährt oder zureitet.

Der Cassationshof in München hat zu Artikel 144 des Polizei-Strafgesetzbuches von 1861 unterm 8. Juli 1865 erkannt,*) daß eine Uebertretung in Bezug auf Fahren auch dann begangen werde, wenn das Fuhrwerk nur durch Menschenhände fortbewegt wird (Stenglein Band IV., 331).

b. §. 366, Nr. 3.

Mit Geldstrafe bis zu zwanzig Thalern oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen wird bestraft, 3. wer auf öffentlichen Wegen, Straßen oder Plätzen das Vorbeifahren Anderer muthwillig verhindert.

c. §. 366, Nr. 4.

Wer in Städten mit Schlitten ohne feste Deichsel oder ohne Geläute oder Schelle fährt.

d. §. 366, Nr. 5.

Wer Thiere in Städten oder Dörfern, auf öffentlichen Wegen,

*) Wir citiren die unter der Herrschaft des älteren Polizeistrafgesetzbuches erlassenen gerichtlichen Erkenntnisse natürlich nur in den Fällen, in denen der Text des alten Gesetzes in das neue übergegangen ist.

Straßen oder Plätzen oder an anderen Orten, wo sie durch Ausreißen, Schlagen oder auf andere Weise Schaden anrichten können, mit Vernachlässigung der erforderlichen Sicherheitsmaßregeln stehen läßt oder führt.

e. §. 366, Nr. 8.

Wer nach einer öffentlichen Straße oder nach Orten hinaus, wo Menschen zu verkehren pflegen, Sachen, durch deren Umstürzen oder Herabfallen Jemand beschädigt werden kann, ohne gehörige Befestigung aufstellt oder aufhängt, oder Sachen auf eine Weise ausgießt oder auswirft, daß dadurch die Vorübergehenden beschädigt oder verunreinigt werden können.

f. §. 366, Nr. 9.

Wer auf öffentlichen Wegen, Straßen oder Plätzen Gegenstände, durch welche der freie Verkehr gehindert wird, aufstellt, hinlegt oder liegen läßt.

Der Cassationshof in München hat zu Artikel 153 des früheren Polizeistrafgesetzbuches (analog dem jetzigen §. 366, 9 des Strafgesetzbuches) erkannt, daß es nicht nöthig sei, daß eine wirkliche Störung des Verkehres stattgefunden habe (Erkenntniß vom 7. Mai 1864, Stenglein III., 206). Ferner wurde von diesem Gerichtshofe erkannt, daß Jeder strafbar sei, der durch eine Vorrichtung den Verkehr auf einer öffentlichen Straße beeinträchtigt, wenn auch die Möglichkeit des Verkehres nicht aufgehoben ist (Erkenntniß vom 19. Februar 1868, Stenglein, VII., 290).

Weiter wurde durch denselben Gerichtshof erkannt, daß der Bauherr, welcher einen ihm vorübergehend bewilligten Baueinfang nach Erlöschung der Bewilligung trotz polizeilicher Aufforderung nicht entfernt, strafbar sei (Erkenntniß vom 15. October 1869, Stenglein IX., 40).

Auch derjenige, welcher eine verkehrstörende Vorrichtung nicht errichtet, sondern nur erworben hat, ist wegen der Belassung strafbar (Erkenntniß desselben Gerichtshofes vom 30. Juni 1871, Stenglein X., 388).

g. §. 366, Nr. 10.

Mit Geldstrafe bis zu zwanzig Thalern oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen wird bestraft: 10. wer die zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen erlassenen Polizeiverordnungen übertritt.

Zum Vollzuge dieser Gesetzesstelle bestimmt Artikel 2, 6 des Polizei-Straf-Gesetzbuches Folgendes:

Die nach §. 396 Ziffer 10 zulässigen Polizeiverordnungen zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen werden durch oberdistricts- oder ortspolizeiliche Vorschriften erlassen.

Hierzu sind zu vergleichen die unten abgedruckten Artikel 90 und 94 des Polizeistrafgesetzbuches, da manche polizeiliche Vorschriften

so innig zusammenhängen, daß sie sich auf diese drei Artikel (§. 366, 10 des Strafgesetzes und Artikel 90 und 94 des Polizeistrafgesetzb.) stützen.

Zu §. 366, 10 des Strafgesetzbuches bestehen folgende durch Artikel 159, Absatz 2 des Polizei-Straf-Gesetzbuches aufrecht erhaltene oberpolizeiliche Vorschriften:

aa. Vorschrift über das Freihalten der Straßen von Baumästen (siehe oben Nr. 60) vom 5. Mai 1865 Amtsblatt Seite 458.

bb. Vorschriften betreffs des Verkehres auf der Brücke von Maximiliansau vom 6. November 1865 (Amtsblatt Seite 1409) und vom 5. Januar 1866 (Amtsblatt Seite 97).

cc. Vorschriften in gleichem Betreffe wegen der Schiffbrücke bei Speyer vom 2. Februar 1866 (Amtsblatt Seite 209).

dd. Vorschriften wegen des Verkehres auf der Brücke bei Ludwigshafen vom 30. Juli 1867 (Amtsblatt Seite 836).

ee. Polizei-Ordnung für die feste Nahebrücke zwischen Ebernburg und Münster a. St. vom 10. Mai 1872 (Amtsblatt Seite 1149).

ff. Vorschriften vom 24. Juni 1862, das Straßenwesen resp. das Schleifen von Gegenständen auf Straßen und das Viehtreiben betreffend (Amtsblatt Seite 883).

gg. Vorschriften vom 23. Juni 1862 (Amtsblatt Seite 963), das Ausweichen der Reiter, Fuhrwerke und Viehheerden auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen betreffend, noch besonders aufrecht erhalten durch §. 9 der oberpolizeilichen Vorschriften vom 4. Januar 1872 (Amtsblatt Seite 269).

Hierzu ist noch zu vergleichen der unter A abgedruckte Artikel 19 des Reichspostgesetzes.

hh. Eine unter der Herrschaft des Reichsstrafgesetzbuches zu §. 366 Nr. 10 erlassene oberpolizeiliche Vorschrift vom 4. Januar 1872 (Amtsblatt Seite 267) enthält verschiedene Vorschriften für Aufrechterhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen.

Wo in den Vorschriften bezüglich der Brücken auf die Rheinschifffahrts- oder Floß-Ordnung Bezug genommen ist, muß die neue Schifffahrts-Ordnung mit ihren Annexen (Amtsblatt 1869 Nr. 66, 67 und 69) als maßgebend betrachtet werden.

Der Cassationshof in München hat erkannt, daß ortspolizeiliche Vorschriften über Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehres, welche keinen Termin festsetzen, innerhalb dessen ihren Anordnungen nachzukommen ist, sofort zu befolgen seien, wenn keine äußeren Hindernisse entgegenstehen (Erkenntniß vom 3. Dezember 1864, Stenglein IV., 91).

Durch mehrere Urtheile desselben Gerichtshofes wurde erkannt, daß die Hausbesitzer durch ortspolizeiliche Vorschrift zur Pflasterung der vor ihren Häusern befindlichen Trottoirs angehalten werden können (Erkenntniß vom 17. Februar 1866 bei Stenglein VI, 206, Erkenntniß vom 24. März 1866 bei Stenglein V., 258 und Erkenntniß vom 15. October 1869 bei Stenglein IX., 50). Diese Frage ist näher erörtert unten Nr. 132.

Ferner hat der Cassationshof in München erkannt, es könne eine ortspolizeiliche Vorschrift erlassen werden, wonach in Mauern und Umfassungswänden an Straßen und öffentlichen Plätzen die Thüren und Thore so eingerichtet werden, daß sie sich nach innen öffnen. (Erkenntniß vom 30. October 1867 bei Stenglein VII., 339.)

Nach Erkenntniß des Cassationshofes in München vom 6. November 1863 kann durch ortspolizeiliche Vorschrift bestimmt werden, wer den polizeilichen Anordnungen wegen Straßenreinigung nachzukommen habe und kann die Verpflichtung eines so belasteten Angrenzers nicht bis zum Austrage civilrechtlicher Ansprüche desselben suspendirt bleiben (Stenglein III., 26).

Ein weiteres Erkenntniß desselben Gerichtshofes vom 17. August 1866 (Stenglein VI., 69) hat Folgendes ausgesprochen: Wenn eine ortspolizeiliche Vorschrift bei Strafe verbietet, Jauche auf die Straße laufen zu lassen, so kann nicht derjenige Hausbesitzer gestraft werden, welcher ein strafbares Zuwiderhandeln mittelbar durch Ableiten der Jauche in den Hofraum eines Nachbarn hervorruft, sondern nur derjenige, von dessen Eigenthum die Jauche unmittelbar auf die Straße abläuft.

h. § 367 Nr. 12.

Mit Geldstrafe bis zu 50 Thalern oder mit Haft wird bestraft: wer auf öffentlichen Straßen, Wegen oder Plätzen, auf Höfen, in Häusern und überhaupt an Orten, an welchen Menschen verkehren, Brunnen, Keller, Gräben, Oeffnungen oder Abhänge dergestalt unverdeckt oder unverwahrt läßt, daß daraus Gefahr für Andere entstehen kann.

C. Das Polizeistrafgesetzbuch enthält folgende Bestimmungen:

a. Artikel 89.

An Geld bis zu zwanzig Thalern oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird gestraft, wer außer Nothfällen 1. in den Gräben öffentlicher Straßen reitet oder fährt oder 2. in den Gräben, auf den Böschungen oder Dämmen einer Staats-, Districts- oder kunstmäßig gebauten Gemeindestraße Vieh treibt oder absichtlich weiden läßt, insoferne nicht von Seiten der Oberpolizei Ausnahmen zugelassen werden.

Wer Vieh über die Straße und deren Zubehörungen treibt, um auf Grundstücke zu gelangen, auf welchen er Trieb- und Weiderecht hat und bei welchen besondere Uebergänge nicht vorhanden sind, unterliegt keiner Strafe.

b. Artikel 90.*)

Wer außer den durch das Gesetz besonders vorgesehenen Fällen den Anordnungen zuwiderhandelt, welche über die Sicherstellung der öffentlichen Straßen, Wege, Plätze, Brücken und Stege gegen Beschädigungen erlassen sind, wird an Geld bis zu 20 Thalern oder mit Haft bis zu 14 Tagen gestraft.

Diese Anordnungen werden in Bezug auf Staatsstraßen und deren Zubehörungen durch oberpolizeiliche, in Bezug auf Districtsstraßen und deren Zugehörungen durch districtspolizeiliche, in den übrigen Fällen durch ortspolizeiliche Vorschriften erlassen.

Der vorstehende Artikel 90 wurde im Gesetzgebungs-Ausschusse (siehe Verhandlungen Seite 36 und 37) theils als überflüssig, theils deßwegen beanstandet, weil das kgl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten auf Grund des correspondirenden Artikels 158 des Polizeistrafgesetzbuches von 1861 ältere, für das jenseitige Bayern erlassene, für die Straßenangrenzer sehr lästige Verordnungen angewendet habe, wobei besonders die Servitut der Waldauslichtung**) hervorgehoben worden ist. Der Ausschuß ließ jedoch seine Bedenken gegen den Artikel fallen, nachdem der kgl. Staatsminister des Innern versichert hatte, daß Artikel 90 (damals 92) auf die bezeichneten Belastungen keine Anwendung finden und daß dem Antrage des Ausschusses entsprechend eine gesetzliche Revision dieser Servituten in Aussicht genommen werde. Von Seite des kgl. Ministerialcommissärs und Oberregierungsrathes Riedel wurde auch bei der Berathung die sicherlich richtige Ansicht geäußert, daß auf Grund der Bestimmungen des Artikel 90 durch Polizeivorschrift Dritten keine Leistungen zu Gunsten der Straßen auferlegt werden können.***)

Die nach der Aeußerung des kgl. Oberregierungsrathes Riedel†) z. B. den Gemeinden zustehende Befugniß, durch ortspolizeiliche, den Verkehr beschränkende Vorschriften außerordentlichen Benützungen, resp. Abnützungen ihrer Wege, z. B. durch massenhafte Steinfuhren u. drgl. vorzubeugen, ist indessen bei dem Zwecke der Wege als allgemeiner Verkehrsstraßen nur mit größter Vorsicht zu gebrauchen.††) Wir möchten hier besonders hervorheben, daß z. B. die Bestimmungen des Gesetzes vom 25. Juli 1850 (siehe unter D), welche nur für die großen Straßen gegeben sind, eben deßhalb nicht auf die Gemeindestraßen angewendet werden können, selbst wenn man deren Inhalt in eine ortspolizeiliche Vorschrift einkleiden würde. Auch ist es wohl nicht zulässig, für außerordentliche Abnützung von Wegen, abgesehen

*) Vergleiche oben Bemerkung zu g.
**) Vergleiche die Bemerkung oben in Nr. 52.
***) Siehe besonders unten Nr. 132.
†) Vgl. noch Riedel Polizeistrafgesetzbuch, Seite 150.
††) Siehe Nr. 70.

von dem zulässigen Chausseegelde, besondere Entschädigung zu verlangen. In Frankreich, wo die Befugniß zur Erlassung von Ortspolizeibeschlüssen eine sehr ausgedehnte ist, sind auch Entschädigungen bei außerordentlicher Abnützungen von Vizinalwegen erst durch das betreffende Gesetz von 1836 eingeführt worden.

c. Artikel 91.

Die auf Grund des §. 366, Ziffer 9 des Strafgesetzbuches für das deutsche Reich, sowie der Artikel 89 und 90 des gegenwärtigen Gesetzes erkannten Geldstrafen werden zur Bildung eines Unterstützungsfonds für das zur Beaufsichtigung der Staats- und Distriktsstraßen oder deren Zugehörungen verpflichtete Unterpersonal verwendet, wenn die Uebertretung in Bezug auf eine Staats- oder Distriktsstraße oder deren Zugehörungen verübt worden ist; in den übrigen Fällen fließen sie zu zwei Drittheilen in die Armenkasse des Ortes der Uebertretung.

d. Artikel 94.*)

Wer außer den Fällen des §. 366, Ziffer 10 des Strafgesetzbuches für das deutsche Reich den ortspolizeilichen Vorschriften oder in Ermangelung von solchen den distriktspolizeilichen Anordnungen über öffentliche Reinlichkeit in Städten, Märkten, Dörfern und sonstigen Ortschaften zuwiderhandelt, wird mit Geld bis zu zwanzig Thalern oder mit Haft bis zu 14 Tagen gestraft.

Während §. 366, 10 die Reinlichkeit auf den Straßen, Plätzen ꝛc. zum Gegenstande hat, beschäftigt sich der vorliegende Artikel 94 mit der öffentlichen Reinlichkeit in Städten, abgesehen von der Straßenoberfläche.**)

Der Cassationshof in München hat erkannt, daß die ortspolizeiliche Vorschrift, wonach Hauseigenthümer in kanalisirten Straßen Abzugskanäle für das Abwasser bis in den Hauptkanal herzustellen und die bisherigen Vorsitzgruben auszufüllen haben, nicht mit dem Gesetze in Widerspruch stehe (Erkenntniß vom 12. Mai 1866 bei Stenglein V., 320).

e. Artikel 95.

Wer . . . . öffentliche Spaziergänge oder Anlagen . . . . . aus Bosheit oder Muthwillen besudelt oder den zur Sicherstellung der hier aufgeführten Gegenstände erlassenen oberdistricts- oder ortspolizeilichen Vorschriften zuwiderhandelt, wird an Geld bis zu 20 Thalern oder mit Haft bis zu 14 Tagen gestraft.

f. Artikel 96.

Die nach Maßgabe der Artikel 92 bis 95 erkannten Geldstrafen fließen zu zwei Drittheilen in die Armenkasse des Ortes der Uebertretung.

D. Ueber die Einrichtung des die Kunststraßen befahrenden Fuhrwerkes bestehen folgende Bestimmungen, welche Artikel

---

*) Vergleiche oben g.

**) Vergleiche auch Riedel Polizeistrafgesetzbuch, Seite 152 und Edel Polizeistrafgesetz 1871 zu Artikel 94.

3, Nr. 106 des Gesetzes über die Einführung des Reichsstrafgesetzbuches vom 26. Dezember 1871 beibehalten hat.

a. Gesetz vom 25. Juli 1850, Amtsblatt Seite 509.

Maximilian von Gottes Gnaden König von Baiern, Pfalzgraf bei Rhein, Herzog von Baiern, Franken und in Schwaben 2c. 2c.

Wir haben nach Vernehmung Unseres Staatsrathes mit Beirath und Zustimmung der Kammer der Reichsräthe und der Kammer der Abgeordneten beschlossen und verordnen, was folgt:

Art. 1. An sämmtlichen Staatsstraßen und auf denjenigen Kreis- und Bezirksstraßen, welche bereits kunstmäßig oder doch vollkommen fahrbar hergestellt sind, muß alles Fuhrwerk, welches dem Handels- oder Gewerbszwecke dient oder Gegenstände verführt, die zum Verkaufe oder zur Verarbeitung für den Verkauf bestimmt sind, nach Maßgabe der Anzahl der angespannten Zugthiere mit Radfelgen versehen sein, welche mindestens nachbezeichnete Breite haben:

Bezeichnung des Fuhrwerkes und Anspannes.	Breite der Felgen im rheinischen Maße.	baierischen Maße.		pfälzischen Maße.	
	Duodezimal-Zoll.	Duodezimal- Zoll	Duodezimal- Linie	Centimeter.	Millimeter.
I. Zweirädriges Fuhrwerk mit zwei Pferden bespannt	4	4	3½	10	5
II. Zweirädriges Fuhrwerk mit drei oder vier Pferden bespannt	6	6	5½	15	7
III. Vierrädriges Fuhrwerk mit zwei Pferden bespannt	2½	2	8½	6	6
IV. Vierrädriges Fuhrwerk mit drei oder vier Pferden bespannt.	4	4	3½	10	5
V. Vierrädriges Fuhrwerk mit fünf bis acht Pferden bespannt	6	6	5½	15	7

Art. 2. Wenn an einem Fuhrwerke Räder von verschiedener Felgenbreite angebracht sind, darf jedenfalls die Felge keines Rades eine geringere, als die der Bespannung des Fuhrwerkes entsprechende Breite haben, den Fall einer augenblicklichen Aushülfe in Folge eines Radbruches ausgenommen.

Art. 3. Bezüglich der Bespannung werden zwei Ochsen, Stiere, Kühe oder Esel einem Pferde gleich gerechnet.

Art. 4. Zweirädriges Fuhrwerk mit mehr als vier, und vierrädriges mit mehr als acht Zugthieren zu bespannen, ist verboten, außer wenn die Ladung aus einer untheilbaren Last, z. B. großen Bausteinen u. dgl., welche eine zahlreichere Bespannung erfordert, besteht. Solcher Transport mit mehr als acht Zugthieren darf nur unter den von der einschlägigen Königl. Kreisregierung, Kammer des Innern, für jeden einzelnen Fall zu bestimmenden Vorkehrungen geschehen.

Art. 5. Ueber die im Art. 1 angeführte Bespannung sind jene Zugthiere nicht zu rechnen, welche als Vorgespann angewendet werden, wenn

a) die Straße eine Steigung hat, für welche bei dem Abwärtsfahren das Einlegen des Radschuhes vorgeschrieben ist;
b) eine Straßenecke in einem Zustande sich befindet, welcher die Umbauung erfordert;
c) wenn außerordentlich starker Schneefall oder plötzlich eingetretenes Thauwetter eine Vermehrung der Bespannung unumgänglich nöthig macht.

Die Königl. Kreisregierungen, Kammern des Innern, haben dergleichen unter lit. a und b begriffene Straßenstrecken durch örtliche Kundmachung und durch Anschlag zu bezeichnen und sind ermächtigt, aus Rücksicht auf die in kurzen Abständen sich wiederholenden Straßensteigungen diese Ausnahmsbestimmung bezüglich des Vorspannes auch noch auf andere Wegstrecken auszudehnen.

Art. 6. Von den in Art. 1 über die Radfelgenbreite enthaltenen Vorschriften sind ganz befreit:
a) das landwirthschaftliche Fuhrwerk im engeren Sinne, welches zum Betriebe der landwirthschaftlichen Arbeiten und Verrichtungen, dann zur Beifuhr der für den eigenen ökonomischen Bedarf des Landwirthes als solchen erforderlichen Materialien dient, sodann das vierrädrig zweispännige Fuhrwerk, durch welches selbst erzeugte landwirthschaftliche Producte mit eigenem Geschirre zu Markt gebracht werden;
b) das Fuhrwerk, welches bei dem Wiederaufbau der durch die Elemente zerstörten Bauwerke in dringenden Fällen zur Beibringung von Baumaterialien ohne Lohnanspruch geleistet wird (sogenannte Bittfuhren);
c) Luxus- und Reisewägen, sowie das blos zum Personentransport dienende Fuhrwerk, vorbehaltlich der Bestimmung des nachstehenden Artikels 8.

Art. 7. Ebenso findet die Vorschrift der Felgenbreite auf dasjenige Fuhrwerk keine Anwendung, welches, zunächst für bloße Verbindungs-, dann Feld- und Waldwege bestimmt, nur eine ganz kurze Strecke auf Staats-, Kreis- und Bezirksstraßen (Art. 1) zu fahren veranlaßt ist.

Die Königl. Regierungen, Kammern des Innern, haben diese kurzen Strecken, wo eine solche Ausnahmsbestimmung zuläßig ist, durch örtliche Kundmachungen in Anschlag zu bezeichnen.

Art. 8. Die Breite der Felgen aller Postwägen (zum Personen- und Waarentransporte), dann aller zum gewerbsmäßigen Personentransporte gebrauchten Wägen, wird bei einer Bespannung von drei und mehr Pferden zu mindestens zwei und ein halb Zoll rheinisch (zwei Zoll und eine halbe Linie baierisch oder sechs Centimeter und sechs Millimeter pfälzisch) festgesetzt.

Art. 9. Auf allen Staats-, Kreis- und Bezirksstraßen ist für alles Fuhrwerk ohne Unterschied, mit einziger Ausnahme des Militär-Transport- und Geschütz-Fuhrwesens, verboten, mit Radfelgen zu fahren, an welchen
a) die Köpfe der Radnägel oder Schrauben nicht eingelassen sind, sondern vorstehen, oder
b) deren Radbeschlag, das ist der auf die Radfelge aufgelegte Metallreif, so construirt ist, daß er keine gerade Oberfläche

bildet; die durch Abnützung bewirkte Abrundung der Reifbänder wird jedoch als dieser Vorschrift nicht zuwiderlaufend erachtet.

Bei vierrädrigem zweispännigen Fuhrwerke ist es hinreichend, wenn die Köpfe der Nägel auf dem Reife plattgeschlagen sind, so daß dieselben keine kopfähnliche kantige Erhöhung bilden.

Art. 10. Der Gebrauch der Vorrichtungen, welche zum Schutze des Fuhrwerkes gegen das Abgleiten auf abhängigen Wegflächen bei dem Glatteise oder bei glatter Schneebahn angebracht werden, wie die sogenannten Eisnägel, wird nur für die Dauer des veranlassenden Zustandes, in der Regel für die Zeit vom 1. November bis letzten März gestattet.

Die Districtspolizeibehörde ist jedoch ermächtigt, nach Maßgabe besonderer Verhältnisse hierin Modificationen eintreten zu lassen.

Art. 11. Die Breite der Ladung auf Frachtwägen darf — mit Ausnahme einer untheilbaren Last — neun Fuß baierisch oder zwei Meter drei und sechzig Centimeter nicht überschreiten.

Bei Ladungen, die aus Wolle, Federn, Hopfen, Tabaksblättern in offenen Büscheln und derartigen Gegenständen bestehen, welche sich beim Fahren durch ihr natürliches Gewicht und das Rütteln des Wagens auszudehnen pflegen, wird eine Ueberschreitung der Ladungsbreite nicht bestraft, wenn der Fuhrmann durch ein polizeiliches oder zollamtliches Attest sich ausweist, daß die Ladung früher die normalmäßige Breite gehabt habe; er ist jedoch anzuhalten, an dem nächsten hierzu geeigneten Orte seine Ladung auf die vorschriftsmäßige Breite zurückzubringen.

Das Anbringen von Seitensitzen an den Wägen (mittelst eingesteckter Bretter u. s. w.) ist allgemein untersagt.

Art. 12. Für den Grenzverkehr mit benachbarten Staaten können hinsichtlich der Breite der Radfelgen erleichternde Modificationen im Verordnungswege bestimmt werden.

Art. 13. Uebertretungen werden bestraft wie folgt:

a) jene der Vorschriften in Art. 1, 2, 4 und 8 über die Felgenbreite und Bespannung mit drei bis zwanzig Gulden;
b) jene der Vorschriften in Art. 9 und 10 über den Radbeschlag mit drei bis fünfzehn Gulden;
c) jene der Vorschriften in Art. 11 über die Breite der Ladung und das Anbringen von Seitensitzen mit drei bis fünf und zwanzig Gulden.

Art. 14. Die Zumessung der Strafe innerhalb der im Art. 13 angegebenen Grenzen ist der Beurtheilung des Gerichtes anheimgegeben, welches dabei namentlich den Grad des Abweichens von der Normalbestimmung, die zum Schaden zurückgelegte Wegstrecke und den etwaigen Rückfall zu berücksichtigen hat.

Art. 15. Umwandlungen von Geldstrafen in Arrest finden nach den im Strafgesetzbuche bestimmten Voraussetzungen und Normen statt.

Art. 16. Die Strafe trifft zunächst den bei dem Fuhrwerke betretenen Führer, welchem der Regreß gegen den Eigenthümer vorbehalten bleibt.

Zugleich hat aber auch der Eigenthümer zu haften und kann nach Beschaffenheit des Falles nebst dem Führer — bei dem Vor-

handensein der allgemeinen Bedingungen strafrechtlicher Zurechnung — zur Strafe gezogen werden.

Art. 17. Von der wirklich erhobenen Geldstrafe fällt die eine Hälfte an die Local-Armenkasse jener Gemeinde, in deren Bezirk die Uebertretung entdeckt worden ist, die andere Hälfte wird zur Bildung eines Unterstützungsfonds für das zur Beaufsichtigung der Straßen verpflichtete Unterpersonal verwendet.

Art. 18. Die Ueberschreitungen der vorstehenden Bestimmungen werden als Polizei-Uebertretungen nach den für die Behandlung von Polizei-Strafsachen bestehenden Vorschriften durch die Stadt- und Landgerichte (in der Pfalz durch die Polizeigerichte) in deren Sprengel die Uebertretung entdeckt wird, abgeurtheilt.

Gegen die Aussprüche derselben ist eine Berufung binnen 14 Tagen von Verkündigung des Erkenntnisses an gerechnet an das nächstvorgesetzte Gericht zulässig.

Die in der Pfalz über die Rechtsmittel des Einspruches und der Berufung, namentlich der Fristen und ihres Laufes geltenden Vorschriften erleiden keine Abänderung.

Art. 19. Wird die Anzeige einer Uebertretung gegenwärtigen Gesetzes durch einen Wegmeister, Straßenwärter, Gendarmen oder anderen öffentlichen Diener unter Berufung auf seinen Diensteid und eigene Wahrnehmung gemacht, so gilt die Uebertretung als erwiesen.

Dem Angeschuldigten stehen jedoch in jedem Falle Einwendungen gegen die Glaubwürdigkeit des Anzeigers, sowie der Gegenbeweis zu.

Art. 20. Eine Uebertretung, welche mit demselben Fuhrwerke an demselben Tage begangen wurde, kann nur einmal zur Strafe gezogen werden.

Wer wegen einer in den Art. 1 bis 9 incl. vorgesehenen Uebertretung während einer Fahrt oder Reise in Untersuchung genommen oder bestraft wird, darf, ohne wegen derselben Uebertretung einer weiteren Bestrafung zu unterliegen, die Reise oder Fahrt fortsetzen und wieder an seinen Heimathsort zurückkehren.

Zum Nachweise solchen Falles hat derselbe bei einer der nächstgelegenen Gerichts- oder Ortsbehörden, in deren Bezirk die Uebertretung entdeckt ward, ein den Gegenstand der Uebertretung, die muthmaßliche Dauer und die Richtung der Hin- und Herreise enthaltendes Zeugniß zu erholen und bei wiederholter Beanstandung vorzuzeigen.

Art. 21. Gegenwärtiges Gesetz tritt am Tage der Verkündigung durch das Gesetzblatt in Wirksamkeit, womit die allerhöchste Verordnung vom 16. Juli 1840 nebst den späteren Zusatzbestimmungen außer Kraft gesetzt wird.

Für die Besitzer von vierrädrigem zweispännigen Fuhrwerke und von Wägen zum gewerbmäßigen Personentransporte bei einer Bespannung mit drei und mehr Pferden wird zur Herstellung ihrer Wägen in normalen Stand (Art. 1 Ziff. 3 und Art. 8) eine Nachsicht auf ein Jahr vom Tage der Gesetzes-Verkündigung gestattet.

Art. 22. Unsere Staatsminister des Handels und der öffentlichen Arbeiten, der Justiz und des Innern sind mit dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt.

b. Landtags-Abschied von 1856, §. 33 (Amtsblatt Seite 708):

Dem an Uns gebrachten Antrage entsprechend genehmigen Wir mit Gesetzeskraft, daß dem Artikel 5 des Gesetzes vom 25. Juli 1850, die Einrichtung des die Kunststraßen befahrenden Fuhrwerkes betreffend, am Schlusse die weitere Bestimmung beigefügt werde:

„ingleichen den regelmäßigen Botenfuhrwerken für die Zeit vom 1. November bis letzten März, sowie bei neuer Bekiesung die Bespannung der mit vierzölligen Radfelgen versehenen Wägen bis zu sechs Pferden zu gestatten."

Ueber die Auslegung des Artikels 6 des Gesetzes von 1850 mögen verglichen werden die Blätter für administrative Praxis Band I., 179.

70. Ehe wir diesen Paragraphen verlassen, ist noch eine hier einschlagende Frage zu behandeln, nämlich die der theilweisen oder gänzlichen Sperrung von öffentlichen Straßen.

Es ist Regel, daß jeder öffentliche Weg entsprechend der Bestimmung desselben (Fußweg, Fahrweg, Eisenbahn) benützt werden darf. Diese Regel ist bestätigt in §. 17 des Reichspostgesetzes vom 28. October 1871 (Reichsgesetzblatt Nr. 42) woselbst bestimmt ist, daß ausnahmsweise, wenn die Poststraßen in schlechtem Zustande sind, die Postfuhrwerke auch der „Nebenwege oder Feldwege" sich bedienen dürfen. Insbesondere haben auch die Gemeindewege, je nach ihrer Bestimmung, dem öffentlichen Verkehre nach allen Richtungen zu dienen. Die Gemeinden sind eben deßhalb nicht befugt, z. B. wegen Befahrung der Vizinalwege in Betreff der Beschaffenheit der Fuhrwerke etwa durch ortspolizeiliche Vorschriften auf Grund des Artikels 90 des Polizeistrafgesetzbuches oder des §. 366, 10 des Strafgesetzbuches beschränkende Bestimmungen zu erlassen, da das Gesetz vom 25. Juli 1850 (die Einrichtung des die Kunststraße befahrenden Fuhrwerkes betreffend) ausdrücklich nur für die großen Straßen erlassen ist.*) Ausnahmen sind jedoch in folgenden Fällen zuläßig:

a. Im Interesse der Verhütung des Schmuggels und der Controle der Zölle dürfen an der Landesgrenze nur auf gewissen, durch die Zollverwaltung speciell zu bezeichnenden Straßen (Zollstraßen) zollpflichtige Waaren transportirt werden (§. 17, 21, 36 des Vereinszollgesetzes vom 26. September 1869, Amtsblatt Seite 2325) und zwar unter den in §. 135, 5b dieses Gesetzes bezeichneten Strafen. Alle die Grenze gegen das Ausland überschreitenden oder an der Grenze beginnenden, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen sind von Rechtswegen Zollstraßen.

---

*) Vergleiche oben Nr. 69 C. b.

b. Es ist nach Artikel 32 der Gemeinde-Ordnung für die Pfalz zulässig, daß Gemeinden, welche Verbrauchssteuern erheben, ortspolizeiliche Vorschriften zur Sicherung und Controle dieser Gefälle erlassen. Hiernach rechtfertigt sich auch eine ortspolizeiliche Vorschrift, welche nur gewisse, speciell bezeichnete, zur Gemeinde führende Wege als zur Einbringung von steuerpflichtigen Gegenständen offen erklärt.

c. Eine theilweise Sperrung von öffentlichen Wegen ist auch unter der Voraussetzung zulässig, daß bei nahe zusammen gelegenen, parallelen, dieselben Punkte verbindenden Wege durch eine auf §. 366, 10 des Strafgesetzbuches zu gründende Polizeivorschrift der eine als ausschließlich für den großen Frachtenverkehr, der andere als für den kleinen Verkehr und den Verkehr der Personen bestimmt erklärt werde.

d. Eine vorübergehende, gänzliche oder theilweise Sperrung von öffentlichen Wegen ist der Natur der Sache nach zulässig bei Vornahme von Wiederherstellungs-Arbeiten, bei Zerstörung des Weges und andern außerordentlichen Veranlassungen.

e. Die gänzliche und immerwährende Sperrung des Weges kann erfolgen, sobald derselbe durch die zuständige Behörde (Nr. 13 und 67) seiner öffentlichen Eigenschaft entkleidet ist.

Die Benützung solcher gesperrten Wege (sei die Sperrung eine gänzliche oder theilweise) ist nach §. 7 der Oberpolizei-Vorschriften vom 4. Januar 1872 (Amtsblatt Seite 268) untersagt und wird nach §. 366, Ziffer 10 des Strafgesetzbuches geahndet, insofern nicht in den Fällen unter a und b höhere Strafen verwirkt sind. Unbefugte Zerstörung oder Entfernung von Sperrungs- oder Warnungs-Zeichen wird, wenn diese Zeichen zur Verhütung von Unglücksfällen angebracht sind, nach Artikel 87 des Polizeistrafgesetzbuches bestraft. Die Sperrung wird in der Regel, d. h. abgesehen von dem Falle unter a, gemäß der oberpolizeilichen Vorschriften vom 4. Januar 1872, §. 7 vorgenommen bei Staatsstraßen durch das Bezirksamt und das Bauamt, bei Districtsstraßen durch das Bezirksamt und bei Gemeindewegen durch die Ortspolizeibehörde. Bezüglich der Art und Weise der Sperrung wurde durch bezirksgerichtliche Urtheile erkannt, daß die Warnungs- und Sperrungs-Tafeln der Unterschrift der betreffenden Behörde bedürfen und daß z. B. die Bekanntmachung der Sperrung oder Warnung in einem öffentlichen Blatte nicht genüge. Stenglein II., 16 und IV., 78 gibt das Nähere.

Noch sei hier schließlich der durch eine Art Mißbrauch entstehenden, die Abkürzung eines öffentlichen Weges bezweckenden Fußpfade gedacht, welche der gewöhnliche Sprachgebrauch mit dem Namen der „Faulpfade“ belegt. Nach Proudhon II., 184 bis 186 waren sie auch im älteren Frankreich bekannt und verpönt, so daß durch

arrêts de règlement vom 2. Mai 1608 und 9. Juni 1611 ein förmliches Verbot erlassen war, einerseits an die Grundbesitzer, solche Pfade zu dulden, anderseits an das Publikum, solche Pfade zu bahnen. Die Distrikts-Verwaltungsbehörde, welche, wie wir unter Nr. 17 gezeigt haben, über die Qualität der öffentlichen Wege zu erkennen hat, ist auch berufen, über diese Pfade zu erkennen und darüber Beschluß zu fassen, ob sie öffentliche Wege oder bloß durch Mißbrauch entstandene Pfade seien. Behufs der materiellen Beurtheilung dieser Frage citirt Proudhon l. c. eine Stelle aus Pardessus traité des servitudes, wonach solche Pfade, wenn für deren Bestehen nichts als die stillschweigende Duldung der Eigenthümer angeführt werden kann, immer als mißbräuchlich entstandene, d. h. als nicht öffentliche anzusehen seien. Hat die Verwaltungsbehörde einen solchen Pfad als nicht öffentlichen erkannt, so kann derselbe nach Maßgabe der oberpolizeilichen Vorschrift vom 4. Januar 1872 §. 7 oder eventuell nach Maßgabe des §. 368, Nr. 9 des Strafgesetzbuches als gesperrt erklärt werden.*)

§. XI.

Von den für Benützung der öffentlichen Wege und Plätze zu zahlenden Gebühren.

Gesetze und Verordnungen.

1. Gesetz vom 1. Juli 1834, das Chausseegeld betreffend (Amtsblatt Seite 439).

Artikel I: enthält den Tarif.
Artikel II: enthält zusätzliche Bestimmungen zum Tarife.
Artikel III: enthält Befreiungen vom Tarife.
Artikel IV: regelt die Erhebung.
Artikel V, aufrecht erhalten in dem Gesetze über Einführung des Strafgesetzbuches für das deutsche Reich in Bayern vom 26. Dezember 1871, Artikel 3, Nr. 13, enthält die Strafbestimmungen und lautet wörtlich:

„Weggeldsdefraudationen werden mit dem vierfachen Betrage der verkürzten Gebühr beahndet. Beträgt diese nicht mehr als dreißig Kreuzer oder werden bloße Formalitäten verletzt, so tritt nur eine arbiträre Strafe von einem Gulden bis einen Gulden dreißig Kreuzer ein. Die Abwandlung erfolgt bei den bebetreffenden Polizeibehörden, wenn nicht etwa der Contravenient sich derselben bei dem Zollamte freiwillig unterwirft.

2. Vollzugs-Verordnung vom 21. Oktober 1834 zu dem Gesetze vom 1. Juli 1834 (Amtsblatt Seite 383).

*) Siehe auch Nr. 12 oben.

3. Abschied für die Stände-Versammlung des Königreiches vom 15. April 1840 (Amtsblatt Seite 108).

„Wir genehmigen die Gesammtbeschlüsse der Stände hinsichtlich der die Zollverhältnisse für die Zukunft betreffenden Postulate, nämlich: 2. die Ermächtigung, hinsichtlich des Chausseegeldes mit Rücksicht auf die auch gelegentlich der jüngsten Generalconferenz von 1839 neuerdings erhobene Erinnerung, solche weitere Einrichtungen zu treffen, welche jedes Mißverständniß und jede Erinnerung hinsichtlich der Chausseegeld-Erhebung nach Erforderniß der Verhältnisse zu beseitigen oder dasselbe ganz zu entfernen vermögen, bis etwa in allen Vereinsstaaten auch übereinstimmende Chausseegeld-Regulative zur Ausführung kommen, wozu die ständische Zustimmung in der Weise wie im Postulate 1 vorbehalten bleibt."

4. Königliche Allerhöchste Verordnung, die vorläufige Sistirung der Erhebung des Weggeldes betreffend, vom 24. August 1840 (Amtsblatt Seite 323).

„Wir haben auf die an Uns erstatteten Anträge und mit Rücksicht auf die im Stände-Abschiede vom 15. April d. J. Ziffer I Lit. N pos. 2 vorbehaltenen Bestimmungen beschlossen und befehlen hiermit, daß das mit dem 1. Juli 1834 gesetzlich eingeführte Chausseegeld vom 1. des künftigen Monates September an vorläufig und bis zu anderweiter Verfügung, außer Erhebung belassen werde."

5. Der Zollvereinsvertrag vom 7. Juli 1867 (aufrecht erhalten durch die deutsche Reichsverfassung Artikel 40) bestimmt im Artikel 22 (Amtsblatt Seite 1349) Folgendes:

„Chausseegelder oder andere statt derselben bestehende Abgaben, ebenso Pflaster-, Damm-, Brücken- und Fähr-Gelder oder unter welchen anderen Namen dergleichen Abgaben bestehen, ohne Unterschied, ob die Erhebung für die Rechnung des Staates oder eines Privatberechtigten, namentlich einer Commune geschieht, sollen sowohl auf Chausseen, als auch auf unchaussirten Land- und Heer-Straßen, welche die unmittelbare Verbindung zwischen den aneinandergrenzenden Vereinsstaaten bilden und auf denen ein größerer Handels- und Reise-Verkehr stattfindet, nur in dem Betrage beibehalten oder neu eingeführt werden können, als sie den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungs-Kosten angemessen sind.

Das in dem preußischen Chausseegeld-Tarife vom Jahre 1828 bestimmte Chausseegeld*) soll als der höchste Satz angesehen und hinfüro in den Gebieten keines der vortragenden Theile überschritten werden, mit alleiniger Ausnahme des Chausseegeldes auf solchen Chausseen, welche von Corporationen oder Privatpersonen oder auf Actien angelegt sind oder angelegt werden möchten, insofern dieselben nur Nebenstraßen sind oder bloß lokale Verbindungen einzelner Ortschaften oder Gegenden mit größeren Städten oder mit den eigentlichen Haupthandelsstraßen bezwecken.

---

*) Unten abgedruckt Nr. 6.

An Stelle der vorstehend in Beziehung auf die Höhe der Chausseegelder eingegangenen Verbindlichkeit tritt für Oldenburg die Verpflichtung, die dermaligen Chausseegeldsätze nicht zu erhöhen.

Besondere Erhebungen von Thorsperr- und Pflaster-Geldern sollen auf chaussirten Straßen da, wo sie noch bestehen, dem vorstehenden Grundsatze gemäß aufgehoben und die Ortspflaster den Chausseestrecken dergestalt eingerechnet werden, daß davon nur die Chausseegelder nach dem allgemeinen Tarife zur Erhebung kommen."

Artikel 25. Kanal-, Schleußen-, Brücken-, Fähr-, Hafen-, Waage-, Krahnen- und Niederlage-Gebühren und Leistungen für Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, sollen nur bei Benützung wirklich bestehender Einrichtungen erhoben werden und, mit Ausnahme der Abgaben für die Befahrung der nicht im Staatseigenthume befindlichen künstlichen Wasserstraßen, die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Alle diese Abgaben sollen von den Angehörigen aller Vereinsstaaten auf völlig gleiche Weise wie von den eigenen Angehörigen, ingleichen ohne Rücksicht auf die Bestimmung der Waaren erhoben werden......."

(Der erste Zollvertrag mit Württemberg von 1827 (Amtsblatt Seite 149) enthält nichts über Chausseegeld. Der zweite Vertrag mit Württemberg, Preußen und Hessen von 1829 (Amtsblatt Seite 82) enthält in Artikel 6 die Bestimmung über Anwendung des preußischen Tarifes. Diese Bestimmung hat der Zollvertrag von 1833 (Amtsblatt Seite 539) in Artikel 13 fast wörtlich wiederholt. Erst der Vertrag von 1853 (Amtsblatt Seite 646) bringt in Artikel 13 und 17 die neue Fassung, wie sie jetzt in dem oben abgedruckten Artikel 22 und 25 des Vertrages von 1867 enthalten ist.)

6. Preußischer Chausseegeld-Tarif vom 28. April 1823 für eine Meile von 2000 preußischen Ruthen.*)

Es wird entrichtet

1. Von Extraposten, Kutschen, Kaleschen, Kabriolets und allem Fuhrwerk, einschließlich der Schlitten, zum Fortschaffen von Personen, beladen oder unbeladen, für jedes Zugthier	1 Sgr.	—	Pf.
A. vom beladenen:			
1. vierrädrigen, für jedes Zugthier bei einer Bespannung			
a) von 4 und weniger Zugthieren .	1 „	—	„
b) von 5 oder 6 Zugthieren . . .	2 „	—	„
c) von 7 oder mehreren Zugthieren	3 „	—	„
2. zweirädrigen, für jedes Zugthier bei einer Bespannung			
a) von 1 oder 2 Zugthieren	1 „	—	„
b) von 3 Zugthieren	2 „	—	„
c) von 4 und mehreren Zugthieren	3 „	—	„

*) 2000 Ruthen sind nach Bekanntmachung des preußischen Handelsministeriums vom 13. Mai 1869 gleich einer Reichsmeile oder 7500 Metern. (Artikel 4 der Maß- und Gewichts-Ordnung Amtsblatt 1871 Seite 2043.)

3. ist der Radbeschlag eines Last-Fuhrwerkes auswärts und in gerader Fläche 6 Zoll und darüber breit, auch ohne hervorstehende Nägel oder Stifte, so wird statt der Säte 1 lit. b. und 2 lit. b. nur entrichtet von jedem Zugthier 1 Sgr. — Pf.
4. von Schlitten für jedes Zugthier ohne Unterschied der Zahl . . . . 1 „ — „

B. vom unbeladenen
1. Frachtwagen, für jedes Zugthier . — „ 8 „
2. gewöhnlichen Landfuhrwerke, desgl. von Schlitten zum Fortschaffen von Lasten, für jedes Zugthier . . . . . — „ 4 „

III. Von ledigen Pferden und Maulthieren mit oder ohne Reiter oder Last, von jedem . . — „ 4 „
IV. Von Ochsen, Kühen und Eseln vom Stück . — „ 2 „
V. Von Kälbern, Rindern, Fohlen, Ziegen, Schafen, Lämmern und Schweinen wird, wenn deren weniger als 5 Stück sind, nichts entrichtet, von 5 Stück und mehr aber für jede 5 Stück — „ 2 „

7. Das Vereinszoll-Gesetz vom 26. September 1869 (Amtsblatt Seite 2325) bestimmt Folgendes:

§. 8. Binnenzölle, sowohl des Staates, als der Communen und Privaten sind unzulässig. Dahin gehören jedoch nicht solche Abgaben, welche für die Benützung von Häfen, Canälen, Schleußen, Brücken, Fähren, Kunststraßen, Wegen, Krahnen, Waagen, Niederlagen und anderen zur Erleichterung des Verkehres bestimmten Anstalten erhoben werden.

8. Das Gesetz vom 11 frimaire VII (publizirt Rudler XVII., 100 bis 136) bestimmt in §. II., Artikel 7 Nr. 7:

Les recettes communales quant aux communes faisant partie d'un canton se composent du produit de la location des places dans les halles, les marchés et chantiers . . . . . et les promenades publiques, lorsque les administrations auront reconnu, que cette location peut avoir lieu sans gèner la voie publique, la navigation et la liberté du commerce.

9. Arrêté 4 thermidor X (publizirt Centaine 96, S. 28.)

Art. 7. Les conseils municipaux indiqueront les moyens d'accroître les revenus ordinaires de la commune 1° par la location des places aux halles appartenant aux communes et aux foires et marchés. . . .

10. Gemeinde-Ordnung für die Pfalz:

Artikel 31. Die Gemeinden sind zur Erhebung von . . . . örtlichen Abgaben für die Benützung ihres Eigenthumes, ihrer Anstalten und Unternehmungen befugt, soweit nicht Gesetze oder Staatsverträge entgegenstehen.

. . . . Pflaster-, Weg- und Brücken-Zölle können nur mit Genehmigung des betreffenden Staatsministeriums eingeführt oder erhöht werden.

Artikel 32 in Verbindung mit Gesetz vom 19. Januar 1872 (Amtsblatt Seite 364). . . . . Die Gemeinden sind berechtigt, ortspolizeiliche Vorschriften zur Controle und Sicherung örtlicher Ge-

fälle zu erlassen und in denselben die Gefährdung der Gefälle durch Zuwiderhandlung gegen derartige Vorschriften mit Geldstrafe bis zu 10 Gulden, die rechtswidrige Entziehung oder Verkürzung der Gefälle, sofern dieselbe den Betrag von 2 fl. 30 kr. nicht übersteigt, mit Geldstrafe bis zu 25 fl., bei höheren Beträgen mit Geldstrafe bis zum zehnfachen, im Rückfalle bis zum zwanzigfachen Betrage des entzogenen Gefälles zu bedrohen. Die erkannten Geldstrafen fließen in die Gemeindekasse.

Die Uebertretung der betreffenden Vorschriften unterliegt der Aburtheilung der hiefür zuständigen Gerichte. Der Uebertreter kann durch unbedingte, freiwillige Unterwerfung unter den Ausspruch der Gemeindeverwaltung die richterliche Aburtheilung abwenden, in welchem Falle dieser Ausspruch die Wirkung eines rechtskräftigen richterlichen Urtheiles hat.

Streitigkeiten über die Anwendung der Tarife oder über den Betrag der in Anspruch genommenen Gebühren werden durch die zuständigen Civilgerichte entschieden.

11. K. Verordnung, den Marktverkehr betreffend, vom 25. Juni 1868 (Amtsblatt Seite 1395).

§. 3. Der Marktverkehr darf in keinem Falle mit anderen als solchen Abgaben belastet werden, welche eine Vergütung für den überlassenen Raum . . . . bilden.

12. Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 (Reichsgesetzblatt Nr. 42).

§. 16. Die ordentlichen Posten nebst deren Beiwagen, die auf Kosten des Staates beförderten Kuriere und Estafetten, die von Postbeförderungen ledig zurückkommenden Postfuhrwerke und Postpferde, die Briefträger und die Postboten sind von Entrichtung der Chausseegelder und anderen Communikations-Abgaben befreit. Dasselbe gilt von Personenfuhrwerken, welche durch Privatunternehmer eingerichtet und als Ersatz für ordentliche Posten ausschließlich zur Beförderung von Reisenden und deren Effecten und von Postsendungen benützt werden.

Diese Befreiung findet auch, jedoch unbeschadet wohl erworbener Rechte, gegen die zur Erhebung solcher Abgaben berechtigten Corporationen, Gemeinden oder Privatpersonen statt.

§. 23. Die Thorwachen, Thor-, Brücken- und Barrierebeamten sind verbunden, die Thore und Schlagbäume schleunigst zu öffnen, sobald der Postillon das übliche Signal gibt. Ebenso müssen auf dasselbe die Fährleute die Ueberfahrt unverzüglich bewirken. Bei Zuwiderhandlungen ist eine Geldstrafe von 10 Silbergroschen bis zu 10 Thalern verwirkt.

71. Für die Benützung der öffentlichen Straßen und Plätze können zu Gunsten des Straßeneigenthümers Gebühren erhoben werden, jedoch nur in den durch die betreffenden Gesetze vorgezeichneten Fällen. Schon das französische Gesetz vom 9 vendemiaire VI hatte in Artikel 74 für die großen Straßen die Erhebung von Chausseegeld angeordnet; es wurde diese Erhebung aber durch das Gesetz vom 24. April bis 4. Mai 1806 eingestellt unter Ersetzung des Chaussee-

geldes durch eine Salzsteuer.*) In Folge der der Krone durch den Abschied für die Ständeversammlung vom 15. April 1840 gewährten Ermächtigung wurde durch die oben abgedruckte königl. Verordnung, die Erhebung des Chausseegeldes, wie solche durch das Gesetz vom 1. Juli 1834 eingeführt war, „bis zu anderweiter Verfügung“ eingestellt und ist auch die allgemeine Erhebung in Folge dieser k. Verordnung bis heute eingestellt geblieben.

Hiernach kann die Chausseegeld-Erhebung jeden Tag wieder durch königl. Verordnung im Allgemeinen oder für einzelne Straßen eingeführt werden und ist bezüglich der Art und Weise der Einführung das Nähere unter Nr. 73 bemerkt.

72. Wird das Chausseegeld überall oder auf einzelnen Straßen eingeführt, so sind nunmehr in materieller Beziehung die Vorschriften der Artikel 22 und 25 des Zollvereins-Vertrages von 1867 zu beachten. Hiernach ist grundsätzlich die Chausseegeld-Erhebung zuläßig auf allen Straßen, mögen dieselben Corporationen oder Privaten gehören, mögen dieselben kunstmäßig hergestellt (chaussirt) sein oder nicht. Auch auf Brücken ist die Erhebung ausdrücklich gestattet. Die Erhebung einer Abgabe für die Benützung des zu den großen Straßen zählenden Leinpfades ist indessen nach Artikel 3 der Rheinschifffahrts-Ordnung vom 17. Oktober 1868 (Amtsblatt 1869 Seite 1711) ausgeschlossen, da nach diesem Artikel eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen, noch von den Flößen erhoben werden darf.

Die nach den Zollvereinsverträgen zu bemessende Gebühr muß eine einheitliche sein, weßhalb es verboten ist, besondere Gebühren auf Straßen unter dem Namen Pflastergeld zu erheben und dürfen auch von gepflasterten Straßen nur die allgemeinen Chausseegebühren erhoben werden. Die Gebühren können für den Straßeneigenthümer keine Einnahmsquelle bilden, weßhalb dieselben nur so hoch sein dürfen, daß aus dem Ertrage die gewöhnlichen Unterhaltungs- und Herstellungskosten der Straße bestritten werden. Unter keiner Bedingung aber, d. h. selbst dann nicht, wenn die gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungs-Kosten nicht gedeckt werden würden, dürfen die zu erhebenden Gebühren in der Regel die Sätze des preußischen Chausseegeld-Tarifes von 1828**) überschreiten. Eine Ausnahme ist jedoch nach Artikel 25 des Zollvereinsgesetzes zulässig bezüglich der Brücken, für deren Benützung eine den genannten Tarif überschreitende Gebühr in solcher Höhe erhoben werden darf, daß die

*) Lepec Band 7, Seite 203 Anmerkung.
**) Mit diesem Tarife stimmt auch der des Gesetzes von 1834 überein.

zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung erforderlichen Kosten gedeckt werden. Eine Ausnahme ist ferner zulässig und es ist gar keine Schranke gezogen bezüglich des Chausseegeldes auf solchen Chausseen, welche von Corporationen oder Privatpersonen oder auf Actien angelegt sind oder angelegt werden möchten, insofern dieselben nur Nebenstraßen sind oder bloß lokale Verbindungen einzelner Ortschaften oder Gegenden mit größeren Städten oder mit den eigentlichen Haupthandelsstraßen bezwecken. Das Fallenlassen der Schranke des Maximum bei solchen Straßen erklärt sich wohl daraus, daß sie einestheils dem größeren Verkehre direkt ferne liegen und daß nur bei Einführung eines möglichst hohen Benützungs-Tarifes deren Herstellung in Aussicht genommen werden kann. Es sind hier auch nicht solche Straßen gemeint, deren Herstellung einer öffentlichen Corporation, z. B. einer Gemeinde von Rechtswegen obliegt, da dieselbe auf andere Weise, d. h. ohne den Anreiz eines zu hoffenden Gewinnes zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit anzuhalten ist; auch sind hier keine reine Privatstraßen gemeint, deren Benützung der Eigenthümer unter beliebigen Bedingungen erlauben kann. Man hat hier vielmehr Straßen im Auge, die, von Privaten erbaut, der öffentlichen Benützung übergeben sind.

Daß die Eisenbahnen bezüglich der für die Benützung zu zahlenden Gebühren hier nicht zu erwähnen sind, ist wohl selbstverständlich und ergibt sich aus der eigenthümlichen Natur der Benützungsweise.

73. Die zu zahlenden Gebühren sind wohl im Allgemeinen und insbesondere z. B. bezüglich der Verjährung, auch da, wo der Staat nicht der Berechtigte ist, nach Analogie der Zölle zu behandeln und hat die Eintreibung derselben, soferne nicht augenblickliche Zahlung oder Zahlung auf dem Strafwege erfolgen sollte, auf dem Verwaltungswege zu geschehen. In Artikel V des Gesetzes vom 1. Juli 1834 wird als zuständige Behörde das Zollamt aufgeführt, welches nach §. 12 des Vereinsgesetzes vom 26. September 1869 (Amtsblatt Seite 2331) auch über Beschwerden bei Anwendung des Zolltarifes entscheidet. Das zuständige Zollamt ist wohl das Hauptzollamt. Da das Gesetz vom 1. Juli 1834, dessen Vollzug durch die kgl. Verordnung vom 24. August 1840 nur suspendirt erscheint, virtuell in Kraft ist und da die Zollvereins-Verträge den Artikel V über die Strafbestimmungen gegen Hinterziehung der Chaussee- und Brückengeld-Gebühren nicht beseitigt haben, so ist der genannte Artikel heute noch anwendbar. Durch Urtheil des Cassationshofes in München vom 3. Juni 1850 (Amtsblatt Seite 382) wurde erkannt, daß der Polizeirichter der zuständige Strafrichter sei. Im Falle der Defraudant freiwillig Strafe und Gebühr an den Erheber bezahlt, bleibt die strafrichterliche Behandlung ausgeschlossen.

Da, wie oben bemerkt, die Erhebung des Chaussee- und Brücken-Geldes durch die kgl. Verordnung vom 24. August 1840 eingestellt worden ist, so kann auch die Einführung respective Wiedereinführung, sei es im Ganzen, sei es für einzelne Straßen, nur durch königl. Verordnung erfolgen und sind die Anträge über Einführung durch den Straßeneigenthümer eingehend zu begründen. Hierauf kann unter Bestimmung der Straße, des Tarifes, der Tarifbegünstigungen oder Ausnahmen (z. B. nach §§. 16 und 21 des Reichspostgesetzes), der Erhebungs-Modalitäten die königliche Genehmigung auf eine bestimmte Zeit ertheilt werden. Besonders nützlich wird es sein, bei Ertheilung der Genehmigung dem betreffenden Brücken- oder Straßen-Eigenthümer aufzugeben, daß er über Einnahmen und Ausgaben bezüglich der Straße oder Brücke jährlich gesonderte Rechnung stelle, damit gegebenen Falles die Einhaltung der Bestimmungen des Zollvertrages von 1867 wegen der Tarife leicht controlirt werden kann.

Auch die Gemeinden sind bei Einführung von Chaussee- oder Brücken-Geldern an die Befolgung der bisher erörterten Grundsätze gebunden; indessen treten nach Artikel 31 und 32 der Gemeinde-Ordnung folgende Modifikationen ein: Es genügt die Genehmigung des k. Staatsministeriums des Innern zur Einführung des Chaussee- oder Brücken-Geldes; Hinterziehungen der Gebühren werden nur auf Grund von deßfalls erlassenen ortspolizeilichen Vorschriften bestraft und über die Anwendung des Tarifes entscheiden die Civilgerichte, wohl unter Beobachtung der Formen, welche bei Streitigkeiten über die Anwendung der Stempel- und Einregistrirungs-Tarife vorgeschrieben sind.

74. Durch die Gesetze vom 11 frimaire VII und 4 thermidor X, sowie auch allgemein durch Artikel 31 der Gemeinde-Ordnung ist es den Gemeinden gestattet worden, für Benützung der Marktplätze und Straßen bei Jahrmärkten und Wochenmärkten oder sonstigen Gelegenheiten von den auf den Plätzen stationirten Verkäufern eine Gebühr unter dem Namen Marktstandsgeld zu erheben,*) deren Höhe von dem Gemeinderathe beliebig und ohne höhere Genehmigung festgesetzt wird; denn es erscheint wohl nicht zulässig, auf diese meist unbedeutenden Gebühren den Artikel 25 des Zollvertrages von 1867 anzuwenden, wornach Niederlage-Gebühren die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung erforderlichen Kosten nicht übersteigen sollen. Wegen Hinterziehung der Gebühren und Streitigkeiten über Anwendung des Tarifes sind die Bestimmungen des Artikel 32 der Gemeinde-Ordnung, wie beim Gemeinde-Chaussee- oder Brücken-Gelde maßgebend.

Speziell nach dem Gesetze vom 11 frimaire VII ist auch die Erhebung von Gebühren gestattet für eine Vermiethung von Theilen

*) Proudhon I., 486.

öffentlicher Spaziergänge, insoweit hiedurch der öffentliche Verkehr nicht wesentlich beeinträchtigt wird und die Vermiethung die Annehmlichkeit des Publikums im Auge hat. Von dieser Bestimmung machen in Frankreich die Gemeinden in der Art Gebrauch, daß sie z. B. die Aufstellung von beweglichen Buden, Stühlen u. dgl. gegen Zahlung einer Gebühr zur Bequemlichkeit und zum Vergnügen der Spaziergänger gestatten.

§. XII.

Von dem Eigenthume an den öffentlichen Wegen.

75. Wenn auch die öffentlichen Wege dem Privatverkehre entzogen sind, so sind sie doch deßwegen nicht res nullius, die im Falle der Aufhebung der Eigenschaft der Straße als einer öffentlichen dem ersten, besten Occupanten in die Hände fallen könnten; sie haben vielmehr einen bestimmten Eigenthümer, der jedoch über das Eigenthum nicht beliebig verfügen kann, sondern dasselbe der öffentlichen Benützung zu überlassen hat. So lange der Grund und Boden dem öffentlichen Verkehre dient, mit einem Worte öffentlicher Weg ist, könnte die Eigenthumsfrage, wie bereits oben gezeigt (Nr. 18), nur als Präjudizialfrage angeregt werden, damit die Entscheidung dieser Frage als Anhaltspunkt für die Entschädigungsforderung diene. Dagegen tritt die Entscheidung der Frage des Eigenthumes in die erste Linie, sobald die Grundfläche den Charakter des öffentlichen Weges verliert und wieder gewöhnliches Privateigenthum wird.

Es ist unzweifelhaft, daß hier die allgemeinen Rechtsgrundsätze gelten und daß das Eigenthum demjenigen gehört, welchem es nach civilrechtlichen Grundsätzen ohne Rücksicht auf die bisherige Eigenschaft als domaine public überhaupt zukommt.*)

In der Regel wird daher das Eigenthum an Grund und Boden einer Straße demjenigen zustehen, der die Straße erbaut und demgemäß den nöthigen Grund und Boden erworben hat, wiewohl auch Ausnahmsfälle denkbar sind, wie z. B. der Fall, daß ein Dritter, den die Herstellung eines öffentlichen Weges lebhaft interessirt, vielleicht Grund und Boden hergibt mit der Resolutiv-Bedingung, daß das Eigenthum an ihn zurückfallen soll, sobald der Weg als öffentlicher aufgehoben sein wird. Bei Staatsstraßen (einzelnen Strecken oder ganzen Straßenzügen), welche den Charakter der öffentlichen Wege verlieren, wird demnach der Grund und Boden Eigenthum des Staates sein, wie dieß auch das Gesetz vom 22. Dezember 1790 Artikel 2 bestimmt, wo es heißt, daß die öffentlichen Wege, die

*) Vergleiche auch Blätter für adm. Praxis XX., 323 und 324.

Straßen und Plätze der Städte öffentliches Eigenthum sind, eine Bestimmung, die Artikel 538 code civil wiederholt und näher bestimmt, indem er von Straßen &c. spricht, deren Unterhaltung dem Staate obliegt.*) Der Boden von aufgehobenen, d. h. nicht mehr dem öffentlichen Verkehre dienenden Distriktsstraßen wird den Distrikten und der Boden von in ähnlicher Lage befindlichen, für den öffentlichen Verkehr bestimmt gewesenen Privatwegen den betreffenden Privaten gehören. Die Frage wegen des Eigenthumes an den Vizinal-Wegen und Gemeindewegen überhaupt dagegen war streitig, indem behauptet wurde, dasselbe stehe grundsätzlich dem Staate zu. Heute besteht insbesondere auf Grund eines arrêté du gouvernement vom 24. véndémiaire XI kein Streit mehr darüber, daß das Eigenthum an diesen Wegen den Gemeinden gehört. Die sehr ausführliche Darstellung dieser Streitfrage nebst Abdruck des arrêté findet sich bei Garnier Seite 276 bis 290, Fleurigeon voirie Seite 166, Proudhon I., 478, II., Seite 818, Cormenin I., 461 und Fleurigeon code adm. III., 889.

76. Im Zusammenhange mit dem vorstehend Erörterten stehen noch zwei Fragen, die sogleich behandelt werden sollen. Es kömmt nämlich öfter vor, daß bei Mittellosigkeit einer zur Herstellung eines öffentlichen Weges verpflichteten Corporation, z. B. Private, denen an Herstellung des Weges viel gelegen ist, zur Herstellung oder auch zur laufenden Unterhaltung des Weges freiwillig Geldbeträge zuschießen. Wir glauben nicht, daß aus dem Zuwenden solcher Zuschüsse, welche und weil sie lediglich dem Interesse an dem Zustandekommen und an der Erhaltung eines nöthigen Weges entspringen, ein Miteigenthum an dem Grund und Boden des Weges gefolgert werden könne, insoferne nicht bei der Zuwendung solcher Zuschüsse ausdrücklich ein entsprechender Vorbehalt gemacht wird. Der andere hier einzureihende und zu besprechende Fall ist der, daß eine öffentliche Straße als solche von einer Corporation der anderen durch Beschluß der zuständigen Behörde behufs Herstellung und Unterhaltung überwiesen wird oder daß ein solcher Uebergang mit gegenseitiger Uebereinstimmung zweier Corporationen stattfindet. Man denke sich z. B. den Fall, daß eine Gemeindestraße durch Verwaltungsbeschluß zur Distriktsstraße erklärt wird, oder daß der Staat freiwillig eine Distriktsstraße in Unterhaltung übernimmt und auf solche Weise zur Staatsstraße macht. Wenn solche Uebertragungen, ohne daß bezüglich des Eigenthumes eine ausdrückliche Verfügung getroffen ist, vorgenommen werden, so würde nach Garnier I., 290 das Eigenthum der betreffenden Straße nicht mitübergehen, da es sich nur um eine Veränderung in

*) Garnier II., Seite 14, Proudhon I., Seite 295.

der Nutznießung oder im Genusse handelte. Berücksichtigt man jedoch den Umstand, daß in diesem Falle von einem Vortheile oder Genusse keine Rede sein kann, daß hier die ganze Last der Unterhaltung der Straße für immer auf die neu eintretende Corporation geworfen wird, daß dieselbe daher auch die Vortheile der Uebernahme mit den Lasten haben soll,*) so ist es gewiß angezeigt, solchen Uebertragungen der Unterhaltung der Straße die Wirkung beizulegen und im Zweifel die Auslegung zu geben, daß auch das Eigenthum des Grund und Bodens mit allem Zubehör übertragen wird. In gleicher Weise wird die Eigenthumsfrage zu Gunsten des Distriktes zu entscheiden sein, wenn zufolge Distriktsrathsbeschlusses (s. Nr. 107) einzelne Gemeinden als Präcipualleistung die Straße herzustellen oder das nöthige Land zu kaufen hatten. Die Straße wird Distriktsstraße und war und ist nie Gemeindestraße. In diesem Sinne sind gleiche oder wenigstens ganz ähnliche Fragen auch entschieden bei Cotelle III., 142.

Derartige Streitigkeiten über das Eigenthum an Grund und Boden von aufgehobenen, öffentlichen Wegen entscheiden natürlich die Gerichte.**)

§. XIII.

Von besonderen, durch Werthserhöhung des Besitzes veranlaßten Beiträgen der Grundeigenthümer zu den Kosten der Herstellung öffentlicher Wege.

1. Gesetz vom 16. September 1807.

Art. 30. Lorsque par suite des travaux déjà enoncés dans la présente loi (d. h. dessèchement de marais, ouverture d'un canal de navigation . . . . ouverture d'une grande route, construction d'un pont nach Art. 1—27 und 28), lorsque par l'ouverture de nouvelles rues, par la formation de places nouvelles, par la construction de quais, ou par tous autres travaux publics généraux, départementaux ou communaux ordonnés ou approuvés par le gouvernement des propriétés privées auront acquis une notable augmentation de valeur, ces propriétés pourront être chargées de payer une indemnité qui pourra s'élever jusqu'à la valeur de la moitié des avantages qu'elles auront acquis; le tout sera règlé par estimation dans les formes déjà établies par la présente loi,***) jugé et homologué par la commission, qui aura été nommée à cet effet.

Art. 31. Les indemnités pour paiement de plus value seront acquittées au choix des débiteurs en argent ou en rentes constituées à quatre pour cent, ou en délaissement d'une partie de

*) Ubi onus, ibi emolumentum esse debet.
**) Block Seite 1582, Nr. 16.
***) Die betreffenden Artikel sind unten abgedruckt.

la propriété, si elle est divisible: ils pourront aussi délaisser en entier les fonds, terrains ou bâtimens dont la plus-value donne lieu à indemnité; et ce sur l'estimation règlée d'après la valeur qu'avait l'objet avant l'exécution des travaux, desquelles la plus-value aura résulté. Les articles 21 et 23*) relatifs aux droits d'enregistrement et aux hypothèques sont applicables aux cas spécifiés dans le présent article.

Art. 32. Les indemnités ne seront dues par les propriétaires des fonds voisins des travaux effectués, que lorsqu'il aura été décidé par un règlement d'administration publique rendu sur le rapport du ministre de l'intérieur et après avoir entendu les parties intéressées, qu'il y a lieu à l'application des deux articles précèdens.

Art. 21. Les propriétaires auront la faculté de se libérer de l'indemnité par eux due en délaissant une portion relative de fonds calculée sur le pied de la dernière estimation; dans ce cas il n'y aura lieu qu'au droit fixe d'un franc pour l'enregistrement de l'acte de mutation de propriété.

Art. 22. Si les propriétaires ne veulent pas délaisser des fonds en nature, ils constitueront une rente sur le pied de quatre pour cent sans retenue; le capital de cette rente sera toujours remboursable, même par portions, qui cependant ne pourront être moindres d'un dixième et moyennant vingt cinq capitaux.

Art. 23. Les indemnités dues aux concessionaires ou au gouvernement à raison de la plus-value résultant des dessèchemens auront privilège sur toute la dite plus-value, à la charge seulement de faire transcrire l'acte de concession ou le décret qui ordonnera le dessèchement au compte de l'état, dans le bureau ou dans les bureaux des hypothèques de l'arrondissement ou des arrondissemens de la situation des marais dessèchés. L'hypothèque de tout individu inscrit avant le dessèchement sera restreinte au moyen de la transcription ci-dessus ordonnée sur une portion de propriété égale en valeur à sa première valeur estimative des terrains dessèchés.

Art. 54. Lorsqu'il y aura lieu en même temps à payer une indemnité à un propriétaire pour terrains occupés et à recevoir de lui une plus-value pour des avantages acquis à ses propriétés restantes, il y aura compensation jusqu'à concurrence; et le surplus seulement, selon les résultats, sera payé au propriétaire ou acquitté par lui.

Titre X. De l'organisation et des attributions des commissions spéciales.

Art. 42. Lorsqu'il s'agira d'un dessèchement de marais ou d'autres ouvrages déjà énoncés en la présente loi et pour lesquels l'intervention d'une commission spéciale est indiquée, cette commission sera établie ainsi qu'il suit.

Art. 43. Elle sera composée de sept commissaires; leur avis ou leurs décisions seront motivés; ils devront, pour les prononcer, être ou moins au nombre de cinq.

Art. 44. Les commissaires seront pris parmi les personnes, qui seront présumées avoir le plus de connaissances relatives soit aux localités, soit aux divers objets sur lesquels ils auront à prononcer. Ils seront nommés par l'empereur.

---

*) Siehe unten.

Art. 45. Les formes de la réunion des membres de la commission, la fixation des époques de ses séances et des lieux où elles seront tenues, les règles pour la présidence, le sécretariat et la garde des papiers, les frais qu'entraîneront ses opérations et enfin tout ce qui concerne son organisation seront déterminés, dans chaque cas, par un règlement d'administration publique.

Art. 46. Les commissions spéciales connaîtront de tout ce qui est relatif au classement des diverses propriétés avant ou après le dessèchement des marais, à leur estimation, à la vérification de l'exactitude des plans cadastraux, à l'exécution des clauses des actes de concession relatifs à la jouissance par les concessionnaires d'une partie des produits, à la vérification et à la réception des travaux de dessèchement, à la formation et à la vérification de rôle de plus-value des terres après le dessèchement; elles donneront leur avis sur l'organisation du mode d'entretien des travaux de dessèchement: elles arrêteront les estimations dans le cas prévu par l'article 24, où le gouvernement aurait à déposséder tous les propriétaires d'un marais; **elles connaîtront des mêmes objets, lorsqu'il s'agira de fixer la valeur des propriétés avant l'exécution des travaux d'un autre genre, comme routes, canaux, quais, digues, ponts, rues etc. et après** l'exécution desdits travaux et lorsqu'il sera question de fixer la plus-value.

Art. 47. Elles ne pourront, en aucun cas, juger les questions de propriété, sur lesquelles il sera prononcé par les tribunaux ordinaires sans que, dans aucun cas, les opérations relatives aux travaux ou l'exécution des décisions de la commission puissent être retardées ou suspendues.

Die die Abschätzung (estimation) Art. 30 des Gesetzes am Ende betreffenden Artikel 7—15, 17 und 18 lauten wie folgt:

Titre II. Fixation de l'étendue, de l'espèce et de la valeur estimative des marais avant le dessèchement.

Art. 7. Lorsque le gouvernement fera un dessèchement ou lorsque la concession aura été accordée, il sera formé entre les propriétaires un syndicat à l'effet de nommer les experts, qui devront procéder aux estimations statuées par la présente loi. Les syndics seront nommés par le préfet; ils seront pris parmi les propriétaires les plus imposés à raison des marais à dessècher. Les syndics seront au moins au nombre de trois, et au plus au nombre de neuf, ce qui sera déterminé dans l'acte de concession.

Art. 8. Les syndics réunis nommeront et présenteront un expert au préfet du département. Les concessionaires en présenteront un autre; le préfet nommera un tiers-expert. Si le dessèchement est fait pour l'état, le préfet nommera le second expert, et le tiers-expert sera nommé par le ministre de l'intérieur.

Art. 9. Les terrains des marais seront divisés en plusieurs classes, dont le nombre n'excèdera pas dix et ne pourra être au dessous de cinq: ces classes seront formées d'après les divers degrés d'inondation. Lorsque la valeur des différentes parties du marais éprouvera d'autres variations que celles provenant des divers degrés de submersion, et dans ce cas seulement, les classes seront formées sans égard à ces divers degrés, et toujours de

manière à ce que toutes les terres de même valeur présumée soient dans la même classe.

Art. 10. Le perimètre des diverses classes sera tracé sur le plan cadastral qui aura servi de base à l'entreprise. Ce tracé sera fait par les ingénieurs et les experts réunis.

Art. 11. Le plan ainsi préparé sera soumis à l'approbation du préfet ; il restera déposé au secrétariat de la préfecture pendant un mois; les parties intéressées seront invitées à prendre connaissance du plan, à fournir leurs observations sur son exactitude, sur l'étendue donnée aux limites, jusqu'auxquelles se feront sentir les effets du dessèchement, et enfin sur le classement des terres.

Art. 12. Le préfet, après avoir reçu ces observations, celle en réponse des entrepreneurs du dessèchement, celle des ingénieurs et des experts, pourra ordonner les vérifications, qu'il jugera convenables. Dans le cas, où, après vérification, les parties intéressées persisteraient dans leurs plaintes, les questions seront portées devant la commission constituée par le titre X*) de la présente loi.

Art. 13. Lorsque les plans auront été définitivement arrêtés, les deux experts nommés par les propriétaires et les entrepreneurs du dessèchement se rendront sur les lieux; et après avoir recueilli tous les renseignemens nécessaires, ils procèderont à l'appréciation de chacune des classes composant le marais, eu égard à sa valeur réelle au moment de l'estimation considerée dans son état de marais et sans pouvoir s'occuper d'une estimation détaillée par propriété. Les experts procèderont en présence du tiers-expert, qui les départagera, s'ils ne peuvent s'accorder.

Art. 14. Le procès-verbal d'estimation par classe sera déposé pendant un mois à la préfecture. Les intéressés en seront prévenus par affiches; et, s'il survient des réclamations, elles seront jugées par la commission. Dans tous les cas, l'estimation sera soumise à la dite commission pour être jugée et homologuée par elle; elle pourra décider outre et contre l'avis des experts.

Art. 15. Dès que l'estimation aura été définitivement arrêté, les travaux de dessèchement seront commencés; il seront poursuivis et terminés dans les délais fixés par l'acte de concession sous les peines portées audit acte.

Titre IV. Des marais après le dessèchement et de l'estimation de leur valeur.

Art. 17. Lorsque les travaux prescrits par l'état ou par l'acte de concession seront terminés, il sera procédé à leur vérification et réception. En cas de réclamations elles seront portées devant la commission qui les jugera.

Art. 18. Dès que la reconnaissance des travaux aura été approuvée, les experts respectivement nommées par les propriétaires et par les entrepreneurs du dessèchement et accompagnés du tiers-expert procèderont, de concert avec les ingénieurs, à une classification des fonds dessèchés suivant leur valeur nouvelle et l'espèce de culture, dont ils seront devenus susceptibles. Cette classification sera verifiée, arrêtée, suivie d'une estimation,

*) Oben abgedruckt.

le tout dans les mêmes formes ci-dessus prescrites pour la classification et l'estimation des marais avant le dessèchement.

2. Gesetz vom 17. November 1837 (Zwangs-Abtretung von Grundeigenthum 2c.).

Artikel IX. Werths-Erhöhungen, welche dem ganz oder theilweise abzutretenden Gegenstande erst in Folge des die Abtretung veranlassenden Unternehmens zuwachsen oder zuwachsen könnten, kommen bei der Entschädigungs-Ermittlung nicht in Anschlag.

77. Außerdem, daß ein Grundbesitzer als Steuerpflichtiger oder Umlagepflichtiger in die Lage kömmt, zur Herstellung von Staats-, Distrikts- und Gemeindestraßen Beiträge zu leisten, kann derselbe eintretenden Falles nach Artikel 30 und 32 des Gesetzes vom 16. September 1807 angehalten werden, zur Herstellung von gemeinnützigen Werken, insbesondere von öffentlichen Straßen und Brücken noch besondere Zuschüsse zu leisten, nämlich dann, wenn sein Grundeigenthum durch die Herstellung derartiger Bauten eine erhebliche Werthserhöhung erfährt und wenn durch kgl. Verordnung die besondere Beiziehung der benachbarten Grundstücke mit Beiträgen zu dem betreffenden Unternehmen für zuläſſig erklärt ist.

In der französischen Jurisprudenz ist die Frage aufgetaucht, ob die das vorliegende Thema regelnden Gesetze noch in Gültigkeit seien und ist diese Frage durch den Staatsrath nach Block Seite 1582 Nr. 12, Dufour VI., Seite 149, Serrigny comp. III., 482, 484 und Jousselin II., 598 immer bejaht worden. Für uns ist es ganz sicher, daß die französische Gesetzgebung bis zur Zeit der Lostrennung der Pfalz von Frankreich an den oben abgedruckten Bestimmungen des Gesetzes vom 16. September 1807 nichts abgeändert hat und geht dies insbesondere aus Artikel 27 des Gesetzes über Expropriation vom 8. März 1810 hervor, das nur diejenigen Bestimmungen des Gesetzes vom 16. September 1807 aufhebt, welche mit dem Gesetze von 1810 in Widerspruch sich befinden. In Widerspruch befindet sich aber keiner der oben abgedruckten Artikel des Gesetzes von 1807 mit Bestimmungen des Gesetzes von 1810, indem das in den fraglichen Artikeln abgehandelte Thema in dem Gesetze von 1810 gar nicht berührt wird.

Wohl aber hat das Gesetz von 1807 in den unser Thema behandelnden Artikeln durch den oben abgedruckten Artikel des Gesetzes vom 17. November 1837 eine Abänderung erfahren, wie wir nachher zeigen werden.

78. Die Beiziehung des Grundeigenthums zur Tragung der Kosten im vorliegenden Falle setzt vor allen Dingen voraus, daß es sich um Herstellung von öffentlichen Straßen (einschließlich von Plätzen und Brücken) handle, gleichviel ob dieselben durch zum Bau verpflichtete Corporationen (Staat, Distrikt, Gemeinde) oder durch

Private mit Genehmigung und Billigung der Regierung (wie z. B. s. g. Privateisenbahnen) hergestellt werden (Artikel 30). Ein weiteres Erforderniß besteht darin, daß die dem Eigenthume durch das Unternehmen zugehende Werthsmehrung eine beträchtliche sei, notable nach Artikel 30, d. h. wohl eine solche, die bei jedem einzelnen beizuziehenden Grundstücke nennenswerth ist. Auch entspricht es wohl dem Wortlaute des Gesetzes (Artikel 30 verbis »des propriétés privées«) und dem Geiste desselben, anzunehmen, daß die Beiziehung der Grundstücke wegen Werthserhöhung bei jedem Unternehmen in der Regel nur dann statthaben dürfe, wenn die zu erwartenden Beiträge mit dem Gesammt-Aufwande für das Unternehmen in einem nicht zu ungünstigen Verhältnisse stehen und wenn es sich um Beiziehung eines quantitativ entsprechenden Grundbesitzes handelt.

Derjenige, welcher die öffentliche Straße ꝛc. ꝛc. ausführt und das Privateigenthum wegen Werthserhöhung zu den Kosten beiziehen will, hat das Vorhandensein der vorhin angegebenen Erfordernisse unter Angabe der mit Beiträgen beizuziehenden benachbarten Grundparzellen in einem Detailplane summarisch nachzuweisen und bei dem Ministerium des Innern eine bezügliche Bittschrift einzureichen. Sind nach der vorzunehmenden Prüfung die Vorbedingungen als erfüllt zu erachten und ist insbesondere auch nach Artikel 32 den betheiligten Grundeigenthümern durch öffentliche Ausschreiben Gelegenheit gegeben worden, von der Bittschrift, den Plänen Einsicht zu nehmen und sich zu äußern, so wird durch kgl. Verordnung*) erklärt, daß für die Herstellung der fraglichen Straße, Brücke, Eisenbahn die Artikel 30 und 31 des Gesetzes anzuwenden seien. In der betreffenden königl. Verordnung werden zugleich die Mitglieder der Specialcommission (Artikel 42 und Nr. 82) ernannt, sowie auch gleichzeitig die Anzahl der die Grundeigenthümer vertretenden Ausschußmitglieder nach Artikel 7 des Gesetzes (siehe Nr. 79) bestimmt wird. Dufour schildert in Band IV, Seite 428 das dem Erlasse der kgl. Verordnung vorausgehende Verfahren, wie folgt: Lorsque l'administration a résolu d'exercer l'action en plusvalue, elle annonce son intention en ouvrant une enquête ou si le nombre des propriétaires est restreint, par des notifications individuelles. Les propriétaires menacés sont ainsi mis en demeure de fournir leurs observations. A la suite de l'enquête les pièces sont examinées par les ingénieurs des ponts et chaussées qui donnent leur avis et le préfet adresse le dossier au ministre avec son propre avis. Le ministre consulte le conseil général des ponts et chaussées,

---

*) Nach Artikel 32 „reglement d'administration publique". Nach Block Seite 1422 wird mit diesen Worten die Verordnung des Staatsoberhauptes bezeichnet im Gegensatze zum einfachen règlement administratif.

l'affaire est soumise au conseil d'état et un décret rendu sur le rapport du ministre des travaux publics décide, qu'il y a lieu à l'application des art. 30 et 31 de la loi de 1807, fixe le nombre des syndics à nommer par le préfet pour agir au nom des intéressés et nomme une commission qui devra déterminer la plus value et fixer l'indemnité pour chacun. Hiezu ist noch zu bemerken, daß nach Staatsraths-Entscheidungen bei Cotelle II. 465 die Verordnungen über die Zulässigkeit der Einleitung des Verfahrens und über die Constituirung der Specialcommission getrennt erlassen werden können.

79. Sobald die königliche Verordnung über die Anwendbarkeit der Artikel 30 und 31 auf das Unternehmen erlassen und bekannt gemacht ist, haben die Unternehmer die Abschätzung der zu belastenden Grundstücke einzuleiten und sind nach Artikel 30 des Gesetzes die in demselben Gesetze Artikel 7 und ff. enthaltenen und ursprünglich für Entsumpfungs-Arbeiten gegebenen Vorschriften zu beobachten. Hiernach hat sich der Unternehmer vor Allem an die Kreisregierung zu wenden mit der Bitte, aus den betheiligten Eigenthümern einen Ausschuß (syndicat) zu ernennen, der einen von drei zur Abschätzung des Eigenthumes und ausschließlich zu diesem Zwecke zuzuziehenden Experten zu bestimmen, sonst aber die Eigenthümer nicht zu vertreten hat.*) Der besagte Ausschuß muß bestehen aus wenigstens 3 und aus höchstens 9 Personen und wird diese Zahl, wie oben erwähnt, durch kgl. Verordnung bestimmt. Die Ausschuß-Mitglieder werden in der so bestimmten Zahl nach Artikel 7 des Gesetzes durch die Kreisregierung aus denjenigen betheiligten Eigenthümern gewählt, deren beizuziehendes Eigenthum die höchste Grundsteuer bezahlt. Während die betheiligten Grundeigenthümer durch Vermittlung des genannten Ausschusses einen Sachverständigen wählen, bestimmen die Unternehmer den zweiten und ernennt die Kreisregierung den dritten. Ist der Staat der Unternehmer, so ernennt die Kreisregierung den zweiten und das Ministerium des Innern den dritten Sachverständigen. Der letztere hat nach Artikel 13 des Gesetzes den Verhandlungen zwar beizuwohnen; er wird aber nur thätig, wenn die beiden Sachverständigen des Unternehmers und der Grundeigenthümer sich nicht einigen können und hat dann der Meinung des einen oder des anderen beizutreten.

80. Sobald die Sachverständigen ernannt sind, haben sie vor allen Dingen unter Aufsicht und Leitung der Kreisregierung den Umfang des zu belastenden Eigenthumes zu bestimmen und dasselbe nach

---

*) Vergleiche die bei Lepec Band 11, Seite 200, Anmerkung 1 angeführten Staatsraths-Entscheidungen.

seinem Werthe, den es vor Beginn und Fertigstellung des betreffenden Unternehmens hat, abzuschätzen und zu klassifiziren. Da die Unternehmer bei ihrer ersten Eingabe an das Staatsministerium des Innern einen Plan der zu belastenden Grundstücke anzufertigen haben, so müssen die Experten unter Zugrundelegung desselben vor Allem die Grenzen bestimmen, innerhalb deren die Grundstücke wegen eventueller Werthserhöhung mit Beiträgen zu belasten sind. Der Artikel 32 des Gesetzes bezeichnet als solche Grundstücke die benachbarten (fonds voisins), d. h. diejenigen, welche der zu erbauenden Straße, Eisenbahn so nahe liegen, daß deren Erbauung auf den Werth der Grundstücke noch einen Einfluß ausüben kann. Auch haben die Experten darauf zu achten, daß nur solche Grundstücke beigezogen werden, für die eine durch Ausführung des Unternehmens zu hoffende beträchtliche Werthserhöhung in Aussicht genommen werden kann (siehe Nr. 78). In Artikel 30 des Gesetzes werden nur Privatgrundstücke als belastungsfähig betrachtet. Privatgrundstücke sind aber im Sinne des Gesetzes von 1807 alle Grundstücke, welche nicht dem Staate, dem Kreise, dem Distrikte oder Gemeinden gehören und beruht diese Definition des Begriffes „Privatgrundstücke" darauf, daß nach Artikel 28 und 29 des Gesetzes von 1807 die genannten Corporationen auf Grund von speciell zu erlassenden Gesetzen bei Unternehmungen, die ihnen besonders zu Gute kommen, als Corporationen besonders belastet werden sollen. Die Experten haben Grundstücke außer Betracht zu lassen, welche und soweit dieselben zu dem Unternehmen abgetreten werden.*) Weiter dürfen bei Erbauung von Straßen &c., zu deren Gunsten das Zwangsentäußerungs-Verfahren zulässig ist, nach Artikel IX des Gesetzes vom 17. November 1837 auch solche Grundstücke nicht mit Beiträgen beigezogen werden, von denen nur ein Theil zur Straße &c. abgetreten wird. Es sind dieß zwei Ausnahmen von der Regel des Gesetzes von 1807, wonach alles Privateigenthum (in dem vorhin erläuterten Sinne genommen) beim Vorhandensein der sonstigen gesetzlichen Voraussetzungen mit Beiträgen zugezogen werden kann. Demnach tritt die Regel wieder ein und es ist beispielsweise insbesondere zulässig, Grundstücke beizuziehen, auf denen bloß eine Dienstbarkeit zu Gunsten der herzustellenden Straße bestellt wird; es ist zulässig, den nicht abgetretenen Theil eines Grundstückes mit Beiträgen beizuziehen, wenn für das Unternehmen die Zwangsentäußerung nicht zulässig ist. Insbesondere ist es auch erlaubt, denjenigen Eigenthümer mit dem nicht abgetretenen Theile seines Landes beizuziehen, der in Folge der Baulinie nach Artikel 50 des Gesetzes von 1807 Land abtritt, sowie es keinem Bedenken unterliegt, den Eigenthümer beizuziehen,

*) arg. Artikel 54 verbis „avantages acquis à ses propriétés restantes."

dessen Land bloß behufs Gewinnung von Straßenmaterial ausgebeutet oder beim Straßenbau sonstwie beschädigt wird. Zwischen der Forderung des Unternehmers wegen der Beitragsleistung und der Forderung des Eigenthümers für den Kaufpreis, für Schaden tritt in allen Fällen nach Artikel 54 des Gesetzes von 1807 Compensation ein.*)

Ist nun auf diese Weise durch die Experten unter Beiziehung der Ingenieure der Unternehmer der Umkreis des zu belastenden Eigenthumes unter Angabe der einzelnen Parzellen festgestellt, so besteht die weitere Aufgabe der Experten darin, die Grundstücke nach Maßgabe ihres jetzigen Werthes abzuschätzen. Die Arbeiten der Experten werden sodann an die Kreisregierung eingesendet, welche dieselben zu prüfen und zu genehmigen hat. Das Expertenprotokoll mit Zubehör wird während eines Monates sodann öffentlich aufgelegt. Die Betheiligten (die Grundeigenthümer) werden gleichzeitig durch öffentliche Bekanntmachung aufgefordert, von den Verhandlungen während des oben bezeichneten Zeitraumes Kenntniß zu nehmen und eventuell sich zu äußern über die Verhandlungen, über die Beiziehung ihres Eigenthumes zu den Kosten des Unternehmens und über die Abschätzung der Grundstücke. Nach Umfluß des Monates steht es den Unternehmern frei, von sämmtlichen Verhandlungen Einsicht zu nehmen, auf die Bemerkungen der Eigenthümer zu antworten und kann sodann die Kreisregierung, wenn nöthig, noch weitere sachdienliche Erhebungen veranlassen. Hierauf werden die Acten geschlossen und der nachher zu bezeichnenden Commission zur weiteren Verhandlung übergeben: Alles dieses nach Artikel 30, 7 bis 14 des Gesetzes vom 16. September 1807. Das Verfahren ist in unserem Falle der Natur der Sache nach ein kürzeres als bei den nach Gesetz vom 16. September 1807 vorzunehmenden Entsumpfungs-Arbeiten, welche die Artikel 7 u. f. in erster Linie im Auge haben. Serrigny comp. III., 485 erklärt sogar ein noch kürzeres Verfahren für zulässig.

81. Wir wollen von der Special-Commission und ihrer Aufgabe nachher im Zusammenhange handeln und deßhalb hier die Frage der Abschätzung der Grundstücke nach Fertigstellung des Unternehmens behandeln. Sobald dieser Fall eingetreten ist und sobald die allenfallsigen Streitigkeiten über die Beiziehung der Grundstücke und über die Abschätzung vor Beginn des Unternehmens durch die Special-Commission rechtskräftig beschieden sind (Nr. 83), haben die vorherbezeichneten Experten die Abschätzung der Grundstücke von Neuem vorzunehmen, die Werthserhöhung, die denselben durch Ausführung des Unternehmens etwa zugegangen ist, anzuschlagen und hiernach den Beitrag des Grundstückes zu dem Unternehmen zu begutachten. Dieser

*) Serrigny comp. II., 245.

Beitrag darf indessen nach Artikel 30 des Gesetzes höchstens die Hälfte der gefundenen Werthserhöhung betragen. Haben die Experten diese Arbeit beendigt, so tritt wieder das vorhin unter Nr. 80 geschilderte Verfahren ein und haben hiebei die Eigenthümer nach Artikel 20, 30 und 31 des Gesetzes besonders darüber sich auszusprechen, ob sie ihren Beitrag in baarem Gelde, oder in einer vierprozentigen Netto-Rente (Artikel 1909 code civil) leisten wollen, oder ob sie als Beitrag das ganze Grundstück oder einen Theil desselben, geschätzt nach Maßgabe der 2. Abschätzung, dem Unternehmer zu überlassen gesonnen sind. Im Falle der Befriedigung des Unternehmers durch Bestellung einer Rente ist nach Artikel 22 des Gesetzes das Capital immer rückzahlbar selbst in Theilen bis zu einem Zehntel und ablösbar im fünfundzwanzigfachen Betrage. Ist der Beitrag in baarem Gelde oder in Gestalt einer Rente geschuldet, so hat der Unternehmer ein Privilegium auf die von den Experten angenommene Werthserhöhung (nicht bloß auf die Hälfte, bis zu welcher der Eigenthümer beizutragen hat) unter der Bedingung, daß er nach Artikel 23 die in Artikel 32 bezeichnete königl. Verordnung (welche offenbar die Stelle der Concession bei der Entsumpfung vertritt) in den Registern der Bezirke transscribiren läßt, in denen die Parzellen liegen. Zufolge der Transcription kann nach Artikel 23 verlangt werden, daß die vor Beginn der Arbeiten auf eine Parzelle eingeschriebenen Hypotheken reducirt werden auf einen Theil der durch das Unternehmen in ihrem Werthe erhöhten Parzelle. Dieser Theil muß jedoch den Werth haben, den die ganze verpfändete Parzelle bei der vor Beginn der Arbeiten vorgenommenen Schätzung gehabt hat. Im Falle der Ueberlassung eines Stückes Eigenthum an den Unternehmer ist nach Artikel 21 des Gesetzes nur die feste Gebühr von 28 Kreuzer als Registrirungsgebühr zu bezahlen.

Sind die Acten geschlossen, so werden dieselben wieder der nachher näher zu schildernden Commission zur weiteren Behandlung übergeben.

Hier sei noch erwähnt, daß der französische Staatsrath entschieden hat, die Abschätzung der Grundstücke und das ganze Verfahren dürfe auch erst bis 30 Jahre nach Vollendung der Arbeiten stattfinden, daß aber diese Ansicht als den klaren Bestimmungen des Gesetzes Artikel 30 und 7 bis 18 (insbesondere Ueberschrift an Titre II und IV) widersprechend mit Recht von Serrigny comp. III., 485 u. f. verworfen wird.

82. Die Commission wird unter dem Namen „Specialcommission" für jedes Unternehmen besonders gebildet und besteht aus sieben, durch den König zu ernennenden Mitgliedern (siehe Nr. 78), bei deren Auswahl Rücksicht darauf zu nehmen ist, daß sie Ortskenntnisse besitzen und überhaupt mit den Fragen vertraut sind, deren Be-

urtheilung ihnen obliegt. Durch königl. Verordnung (siehe Nr. 78 am Ende) wird für jede Commission besonders bestimmt die Art und Weise ihrer Versammlung, die Zeit und der Ort der abzuhaltenden Sitzungen, die Ordnung des Vorsitzes, die Besorgung der Schreibgeschäfte, die Sorge für die Aufbewahrung der Acten. Zugleich wird in dieser Verordnung Bestimmung getroffen bezüglich der Regelung der Kosten, welche der Zusammentritt der Commission veranlaßt und bezüglich der ganzen Organisation. Das Muster einer solchen nach Artikel 45 des Gesetzes von 1807 über die Geschäftsbehandlung dieser Commission zu erlassenden königl. Verordnung ist abgedruckt bei Dufour VI., Seite 133. Nach Cotelle II., 465 hat der Staatsrath erkannt, daß eine etwaige Auslassung in der besagten königl. Verordnung dieselbe nicht nichtig mache und daß die Lücke dann nach Analogie des gemeinen Rechtes zu ergänzen sei. Die Mitglieder der Commission dürfen in keiner Weise bei der Sache betheiligt sein und können aus denselben Gründen, wie Richter, abgelehnt werden.*) Bei Fassung der Beschlüsse, welche nach Cotelle II., 465 in der dort angeführten Staatsraths-Entscheidung bei Strafe der Nichtigkeit zu motiviren sind, müssen wenigstens fünf Mitglieder mitwirken. Ihre Sprüche sind vollziehbar wie andere Verwaltungsbeschlüsse und werden durch die französische Jurisprudenz mit den Beschlüssen der Präfecturräthe auf eine Linie gestellt. Serrigny comp. II., 484, 488, 492 nennt die Commissionen des Gesetzes von 1807 des espèces de tribunaux administratifs. Auch sind ihre Beschlüsse deshalb, ohne daß etwa eine Verwaltungsbehörde die Vollzugsklausel beizusetzen hätte, vollziehbar.**)

Die Appellation oder der Recurs von den Beschlüssen der Spezialcommission ging an den Staatsrath; neben der Appellation gestattete die französische Jurisprudenz als ordentliches Rechtsmittel das Rechtsmittel des Einspruches (Opposition).***) Heutzutage ist wohl das Recht des Einspruches, der innerhalb 8 Tagen nach Eröffnung des Beschlusses bei der Spezialcommission anzubringen ist, nach Artikel 399 und 315 der Civilprozeß-Ordnung gestattet, wenn versäumt worden ist, den Betheiligten nach Artikel 11 des Gesetzes von 1807 Gelegenheit zu geben, im Vorverfahren ihre Bemerkungen niederzulegen und wenn der Beschluß der Commission somit als auf Aus-

*) Vergleiche Staatsrathsbeschluß vom 2. April 1828 bei Lepec, Band 11, Seite 207, Anmerkung 1 und Serrigny comp. III., 492.

**) Serrigny comp. III., 492 und Civilprozeß-Ordnung, Artikel 883, 884 nebst der zum Vollzuge erlassenen Verordnung, Amtsblatt 1870, Seite 1072.

***) Serrigny comp. III., 492 bis 494, Dufour VI., 433, VI., 133, Lepec Band 11, Seite 207, Anmerkung 1 am Ende und Artikel 42 bis 47 des Gesetzes vom 16. September 1807.

bleiben erlassen zu betrachten ist. Das Rechtsmittel der Berufung ist jedenfalls auch heute noch gestattet und erscheint es am Platze, die Berufung an den Staatsrath zuzulassen, wenn man bedenkt, daß die Spezial-Commissionen mit dem Präfecturrathe in gleichen Rang und auf gleiche Linie gestellt werden und wenn man erwägt, daß Artikel 4 der königl. Verordnung vom 6. November 1817 (Amtsblatt Seite 571) die Aufhebung der Commission der administrativen Justiz Folgendes bestimmt: „Alle übrigen Gegenstände, welche bisher zur Competenz der Commission der administrativen Justiz gehörten, sind der Kammer des Innern unserer Regierung zugetheilt, welche die vorkommenden Fälle collegialisch unter Vorbehalt der Berufung an unsern Staatsrath nach den hierüber bestehenden Vorschriften zu entscheiden hat.“ Die Berufungs- (Rekurs-) Frist bemißt sich nach Artikel 2 der Verordnung der gemeinschaftlichen Landes-Administration vom 15. November 1814 (Amtsblatt Seite 135), woselbst die Frist des Artikels 11 des Dekretes vom 22. Juli 1806 für die Berufung gegen die Beschlüsse der an die Stelle des Präfekturrathes getretenen Commission der administrativen Justiz auf 14 Tage verkürzt ist, laufend vom Tage der Zustellung des Beschlusses an.

83. Was das Verfahren vor den fraglichen Spezial-Commissionen betrifft, so nahm die französische Praxis an, daß das für die Präfecturräthe vorgeschriebene Verfahren einzuhalten sei.*) Indessen gab es ein solches nicht und die Präfecturräthe richteten sich vielmehr nach dem bereits vorhin citirten Dekrete vom 22. Juli 1806 über das processualische Verfahren beim Staatsrathe (siehe auch Nr. 95). Indessen wird das Verfahren bei den Spezial-Commissionen ein sehr einfaches sein, da in Folge des unter Leitung der Kreisregierung stattfindenden ausführlichen und erschöpfenden Vorverfahrens (siehe Nr. 79 bis 81) die Spezial-Commission die Acten vollständig und spruchreif erhält und deßhalb nur selten in die Lage kommen wird, ihren Beschlüssen ein weiteres Verfahren vorgehen zu lassen; es könnte sich dann höchstens um einige untergeordnete Aufklärungen handeln. Sind Nichtigkeiten in dem Vorverfahren begangen und wesentliche Punkte übergangen, so würden die Acten in das Vorverfahren behufs Ergänzung respective Verbesserung zurückzuverweisen sein.

Die Zuständigkeit der Spezial-Commissionen ist in Artikel 46 des Gesetzes von 1807 bestimmt und haben dieselben so zu sagen im Hauptverfahren die im Vorverfahren zwischen den Unternehmern und Eigenthümern getroffenen Uebereinkünfte zu bestätigen (homologuer am Ende des Artikel 30) oder über die nach Schluß des Vorverfahrens bestehenden Streitpunkte endgültig Beschluß zu fassen. Die

*) Siehe Lepec l. c.

Frage, ob auf das Unternehmen überhaupt die Artikel 30 und 31 des Gesetzes anwendbar sind, haben die Commissionen nicht mehr zu prüfen, indem darüber die königl. Verordnung bereits verfügt hat; dagegen haben sie in Streitfällen zu entscheiden, ob das spezielle Grundstück mit einem Beitrage beizuziehen ist, welchen Werth dasselbe vor und nach Vollendung des Unternehmens habe, wie hoch der zu leistende Beitrag sich belaufe und in welcher Weise dieser Beitrag nach Artikel 31 zu leisten sei, im Falle der Beitragspflichtige im Vorverfahren entweder keine oder nur eine unklare Wahl bezüglich der Art und Weise der Leistung des Beitrages getroffen hat.

Die Spezialcommissionen haben vereinigt zu bleiben, bis alle Streitigkeiten, soweit dieselben in deren Zuständigkeit fallen, entschieden sind und haben die Unternehmer alle mit dem geschilderten Verfahren zusammenhängenden Kosten zu bezahlen.*) Es möge hier noch erwähnt werden, daß die Anwendung der vorstehend geschilderten Bestimmungen bei Straßen und sonstigen öffentlichen Arbeiten nach Cotelle II., 465 und Jousselin II., Seite 598 in Frankreich keine häufige ist, indem dort in den Jahren 1823 bis 1847 nur 15 Verordnungen nach Artikel 32 des Gesetzes von 1807 erlassen worden sind. Ueber das Historische möge noch Macarel droit administr. II., 503 u. f. verglichen werden.

§. XIV.

Von den öffentlichen Wegen innerhalb der festen Plätze und an den Landesgrenzen.

Gesetze.

1. Dekret vom 8. bis 10. Juli 1791, concernant la conservation et le classement des places de guerre etc.

Titre I, art. 29 (publicirt Rudler V., 122, 124). Il ne sera fait aucun chemin, levée ou chaussée ni creusé aucun fossé dans l'étendu de 500 toises autour des places et 300 toises autour des postes militaires sans que leur alignement et leur position aient été concertés avec l'autorité militaire.

2. Dekret vom 13 fructidor XIII, qui régle la compétence des ministres de l'intérieur, de la guerre etc. relativement aux travaux à faire aux grandes routes, aux ponts etc.

Art. 1. Les travaux relatifs à la construction, réparation et entretien des grandes routes, des ponts . . . . continueront à faire partie des attributions du ministre de l'intérieur . . . . sauf les exceptions ci-après.

*) Dufour Band VI., Seite 135.

Art. 2. Les travaux des routes . . . . . qui traversent des places de guerre ou des portions de leurs fortifications continueront à faire partie des attributions du ministre de la guerre dans l'étendue de ces mêmes fortifications, ainsi qu'à cinq cent toises*) de la crête des chemins couverts, lorsque par des décrets spéciaux de Sa Majesté certaines portions de ces travaux n'auraient pas été par exception attribuées au ministre de l'intérieur . . . Ces travaux seront exécutés par les officiers du génie militaire; les plans en seront communiqués par ceux-ci aux préfets, après avoir été concertés avec les ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Art. 3. En cas de siège d'une place de guerre et pendant la durée du siège les officiers du génie militaires seront exclusivement chargés dans la dite place du service dévolu aux ingénieurs des ponts et chaussées.

Art. 5. Il ne sera ouvert aucune route nouvelle . . . . dans l'étendue des departemens qui forment la frontière de l'empire . . . . . sans que les projets en aient été communiqués au ministre de la guerre par celui de l'intérieur. Les préfets des départemens et les directeurs des fortifications et du génie militaire seront consultés: L'inspecteur général du génie militaire et le comité des fortifications donneront leur avis sur ces projets dans le délai de six mois au plus.

Art. 6. Dans tous les cas où les deux ministres auraient à se concerter, l'inspecteur général du génie et le directeur général des ponts et chaussées . . . . . entreront en communication pour former un avis commun: s'ils ne peuvent s'accorder, ils rédigeront les procès verbaux de leur conférences; un double en sera remis aux ministres respectifs, qui soumettront leur avis à la décision de Sa Majesté.

3. Dekret vom 4. August 1811, relatif aux travaux d'entretien et de réparation des routes et des chemins vicinaux à la charge des communes qui traversent les fortifications et des rues qui aboutissent aux remparts et à l'exécution des routes qui traversent les frontières.

Art. 1. A compter du 1 janvier 1812 les travaux d'entretien et de réparation des routes qui traversent les fortifications, lorsqu'ils ne changeront rien au tracé, au profil et à la nature de la construction seront exécutés par les ingénieurs des ponts et chaussées sur les fonds d'entretien des routes, après qu'il auront concerté les jours et les heures d'exécution avec le commandant d'armes sous les rapports généraux de la police militaire et avec le commandant du génie relativement à la conservation et à la police spéciale des fortifications.

Art. 2. Les travaux d'entretien et de réparation de routes qui entraîneront quelques changemens dans le tracé, les profils ou la nature de la construction seront exécutés de la même manière,

---

*) Nach Jousselin I., 121, Proudhon I., 444 gleich 974 Metern.

mais après que les projets en auront été concertés conformément à nos décrets du 13 fructidor an XIII et du 20 juin 1810.*)

Art. 3. Les reconstruction simples ou qui n'exigeraient que de legères modifications sont assimilés aux réparations de même nature.

Art. 4. Les officiers du génie continueront de rédiger et de faire exécuter les projets des constructions neuves et des reconstructions équivalentes de toutes les parties de route qui traversent les fortifications ou qui passent à la queue des glacis, dans les limites tracées pour le terrain domanial militaire par les articles 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 21**) du titre I de la loi du 10 juillet 1791. Hors de ces limites, au dehors ou dans l'intérieur des places de guerre, les ingénieurs des ponts et chaussées rédigeront et feront exécuter les projets de route, après toutefois qu'ils auront été concertés, discutés et approuvés, conformément à nos décrets du 13 fructidor XIII et du 20 juin 1810. Seulement ils seront tenus pour l'exécution des travaux dans le rayon kilomètrique et aux abords des portes, d'en règler les jours et les heures avec le commandant d'armes et le commandant du génie, sous les rapports déterminés en l'article un.

Art. 5. Lorsque les constructions neuves et les reconstructions ou grosses réparations des parties de route interceptées dans les fortifications seront à la suite d'un projet de route nouvelle ou d'un changement dans la direction, les profils et le genre de construction d'une route ancienne, la dépense de ces parties de route et des changemens qu'elles entraîneront dans les profils des ouvrages et dans les ponts militaires sera comprise dans celle du projet général de la route. — A cet effet le devis de ces parties de route sera arrêté de concert entre le commandant du génie et l'ingénieur des ponts et chaussées, qui en fera un article du devis ou de l'etat estimatif général de la route. Les travaux seront exécutés sur les fonds approuvés d'après ce devis, sous la direction du commandant du génie, qui en remettra le toisé à l'ingénieur des ponts et chaussées.

Art. 6. Si ce sont, au contraire, les nouveaux ouvrages ou changemens faits dans les fortifications, qui obligent de changer ou de modifier les parties de route, qu'ils interceptent, les dépenses de ces routes seront comprises dans le projet et faites sur le fonds des fortifications.

Art. 7. Les dispositions qui précèdent sont applicables aux chemins vicinaux à la charge des communes, qui traversent les fortifications et aux rues, qui aboutissent aux remparts.

Art. 8. (Betrifft die die Landesgrenze überschreitenden Straßen.)

Art. 9. Les procès-verbaux de concert sur les projets de routes seront toujours rédigés en double expedition, l'une pour le ministre de l'intérieur, l'autre pour le ministre de la guerre. Chaque expédition sera accompagnée d'un calque du plan et des profils en long et en travers et d'un extrait du devis de construction et d'un état estimatif dans les points qui peuvent

*) Letzteres Dekret im Bulletin nicht publizirt.
**) Unten abgedruckt.

ou doivent être l'objet de la discussion de la commission mixte des travaux publics.

4. Die in Artikel 4 des Dekretes vom 4. August 1811 angeführten Artikel 15—21, Titre I des Dekretes vom 8.—10. Juli 1791 (publizirt bei Rudler V., 112 und 114) lauten, wie folgt:

Art. 15. Dans toutes les places de guerre et postes militaires le terrain compris entre le pied du talus du rempart et une ligne tracée du côté de la place à quatre toises du pied dudit talus et parallèlement à lui, ainsi que celui renfermé dans la capacité des redans, bastions, vides ou autres ouvrages qui forment l'enceinte, sera considéré comme terrain militaire national et fera rue le long des courtines et des gorges des bastions ou redans. Dans les postes militaires qui n'ont point de remparts, mais un simple mur de clôture, la ligne destinée à limiter intérieurement le terrain militaire national sera tracée à cinq toises du parement intérieur du parapet ou mure de clôture et fera également rue.

Art. 16. Si, dans quelques places de guerres et postes militaires l'espace compris entre le pied du talus du rempart ou le parement intérieur du mur de clôture et les maisons ou autres établissemens des particuliers, était plus considérable que celui prescrit par l'article précedent, il ne serait rien changé aux dimensions actuelles du terrain national.

Art. 17. Les agens militaires veilleront à ce qu'aucune usurpation n'étende à l'avenir les propriétés particulières au delà des limites assignés au terrain national; et cependant toutes personnes qui jouissent actuellement de maisons, bâtimens ou clôtures qui débordent ces limites, continueront d'en jouir sans être inquiétés; mais dans le cas de démolition desdites maisons, bâtimens ou clôtures, que cette démolition soit volontaire, accidentelle ou nécessitée par le cas de guerre et autres circonstances, les particuliers seront tenus, dans la restauration de leurs maisons, batimens et clôtures, de ne point outre-passer les limites fixés au terrain national par l'article 15 ci-dessus.

Art. 18. Les particuliers, qui, par les dispositions de l'article 17 ci-dessus perdront une partie du terrain qu'ils possèdent, en seront indemnisés par le trésor public, s'ils fournissent le titre légitime de leur possession; l'assemblée nationale n'entendant d'ailleurs déroger en rien aux autres conditions en vertu desquelles ils seront entrés en jouissance de leur propriété.

Art. 19. Les dispositions des articles 15, 16, 17 et 18 ci-dessus seront susceptibles d'être modifiées dans les places où quelques portions de vieilles enceintes non bastionnées font partie des fortifications. Dans ce cas les corps administratifs et les agens militaires se concerteront sur l'étendue à donner au terrain militaire national, et le résultat de leurs conventions, approuvé par le ministre de la guerre, deviendra provisoirement obligatoire pour les particuliers, lesquels demeureront néanmoins réservés aux indemnités qui pourraient leur être dues et qui seront règlées à l'amiable, s'il se peut, par les départemens sur l'avis des districts; et en cas de décord par le tribunal du lieu.

Art. 20. Les terrains militaires nationaux et exterieurs aux places et postes seront limités et déterminés par des bornes, toutes les fois qu'ils ne se trouveront pas l'être déjà par des limites naturelles telles que chemins, rivières ou canaux etc. Dans le cas où le terrain militaire national ne s'étendrait pas à la distance de vingt toises de la crête des parapets des chemins couverts, les bornes qui devront en fixer l'étendue seront portées à cette distance de vingt toises et les particuliers légitimes possesseurs seront indemnisés aux frais du trésor public de la perte du terrain, qu'ils pourront éprouver par cette opération.

Art. 21. Dans les postes sans chemins couverts les bornes qui fixeront l'étendue du terrain militaire national, seront éloignés du parement extérieur de la clôture de quinze à trente toises suivant que cela sera jugé nécessaire.

5. Dekret vom 24. Dezember 1811, relatif à l'organisation et au service des états-majors des places.

Art. 75. Dans l'intérieur de la place, en deça de la rue du rempart ou du terrain qu'elle doit occuper, les constructions, fouilles, dépôts, opérations et autres objets du service public ou particulier sont uniquement réglés par les lois et ordonnances de voirie et de police municipale. Seulement l'autorité civile ne peut supprimer ou retracer les rues qui servent de communication directe entre la place d'armes, les bâtimens ou établissemens militaires et la rue du rempart, qu'après que les projets en ont été concertés conformément aux règles établies par nos décrets du 13 fructidor an XIII et des 20 février et 20 juin 1810.*) La même disposition s'applique aux rues, carrefours et places qui environnent les bâtimens ou établissemens militaires ou qui sont consacrés par le temps et l'usage aux exercices ou rassemblens des troupes.

6. Dekret vom 31. Januar 1813, relatif à l'exécution des travaux d'entretien et de réparation des ponts-dormans et des ponts-levis établis sur des parties de route qui traversent des fortifications.

Art. 1. Les travaux d'entretien et de réparation des ponts-dormans et des ponts-levis établis pour la défense des places ou situés sur des canaux de défense ou sur des fossés d'inondation dans les parties des routes qui traversent les fortifications et désignés au décret du 4 août 1811 sous le nom de ponts militaires resteront comme pour le passé à la charge du ministre de la guerre et seront exécutés par les officiers du génie.

Art. 2. Les ponts-dormans et les ponts levis établis sur des rivières ou canaux de navigation pour la continuation de la route et non pour la défense d'une place et situés sur des parties de routes impériales traversant les fortifications sont mis à la charge des ponts et chaussées. Les travaux seront exécutés par les ingénieurs civils conformément à ce qui est prescrit par notre décret du 4 août 1811 dont toutes les dispositions sont maintenues.

Art. 3. Les ingénieurs militaires et civils s'entendront d'ici au 1 mai pour déterminer d'une manière positive ce qui appartiendra

*) Nicht im Bulletin publizirt.

à l'une ou à l'autre administration; leur travail sera soumis aux ministres de l'intérieur et de la guerre pour être par eux approuvé.

7. Gesetz, betreffend die Beschränkungen des Grundeigenthumes in der Umgebung von Festungen vom 21. Dezember 1871 (Reichsgesetzblatt Nr. 51):

§. 1. Die Benützung des Grundeigenthumes in der nächsten Umgebung der bereits vorhandenen, sowie der in Zukunft anzulegenden, permanenten Befestigungen unterliegt nach Maßgabe dieses Gesetzes dauernden Beschränkungen.

§. 2. Behufs Feststellung dieser Beschränkungen wird die nächste Umgebung der Festungen in Rayons getheilt, und je nach der Entfernung von der äußersten Vertheidigungslinie ab als erster, zweiter, dritter Rayon bezeichnet.

Wenn bei Festungen mehrere zusammenhängende Befestigungslinien vor einander liegen, so bildet der Raum zwischen denselben die Zwischen-Rayons. Bei Festungen mit einer Citadelle heißt der Rayonbezirk vor den stadtwärts gewendeten Werken derselben Esplanade.

§. 24. Die bisherigen von diesen Bestimmungen (vergleiche §. 2) abweichenden Rayons bestehender Befestigungen, insbesondere die der detachirten Forts, verbleiben bis zur Ausführung eines Neu- oder Verstärkungsbaues unverändert.

Die vorhandenen Esplanaden bleiben in ihrer bisherigen Ausdehnung unverändert; bei Neubau einer Citadelle wird über den Umfang der Esplanade in jedem Falle besondere Bestimmung durch die Reichs-Rayonkommission getroffen.

Ebenso verbleiben alle übrigen zur Zeit vorhandenen besonderen Rayons, wie die von verschanzten Lagern, Städtebefestigungen, inneren Abschnitten in und bei Festungen unverändert.

§. 13. Innerhalb sämmtlicher Rayons sind nicht ohne Genehmigung der Kommandantur zulässig, vorbehaltlich der Bestimmung von §. 30:

1. jede dauernde Veränderung der Höhe der Terrain-Oberfläche . . . . .
2. alle Neu-Anlagen oder Veränderungen von Dämmen, Deichen, Gräben, ... Chausseen, Wegen und Eisenbahnen.

Die Genehmigung darf nicht versagt werden, wenn durch die bezeichneten Neuanlagen, beziehungsweise Veränderungen keine nachtheilige Deckung gegen die rasante Bestreichung der Werke, kein nachtheiliger Einfluß auf das Wasserspiel der Festungsgräben, auf Inundation des Vorterrains . . . . entsteht und keine vermehrte Einsicht in die Werke des Platzes gewonnen wird.

§. 14. Im dritten Rayon ist bei etwaiger Feststellung von Bebauungsplänen rücksichtlich der Breite und Richtung der Straßen die Genehmigung der Reichsrayon-Commission (§. 31) erforderlich.

(Die Rayon-Ausdehnung ist näher beschrieben in den §§. 3 bis 6 und 23 des Gesetzes und ist der dritte der äußerste.)

§. 26. Zu jeder Anlage, jeder Veränderung und Benützung, die nach den §§. 13 u. f. nicht ohne Genehmigung der Kommandantur zuläßig ist, muß vor dem Beginn der Ausführung diese Genehmigung nachgesucht werden.

§. 27. Das Gesuch ist nebst zwei Exemplaren der etwa nöthigen Bauzeichnungen an die Ortspolizeibehörde zu richten. Findet diese gegen die Zuläßigkeit nichts zu erinnern, so übersendet sie das Gesuch der Kommandantur, welche ihre Entscheidung nebst einem Exemplar der Zeichnung, in welchem die im Festungs-Interesse nothwendigen Abänderungen einzutragen sind, an die Ortspolizeibehörde behufs Mittheilung an den Antragsteller zurückgelangen läßt.

§. 28. Die von der Kommandantur auszufertigende Genehmigung muß alle für den betreffenden Fall nach Maßgabe dieses Gesetzes festzustellenden speziellen Beschränkungen genau bestimmen, denen der Grundbesitzer, sowie alle Besitznachfolger bezüglich des Baues, der Niederlage von Materialien, der Anlage . . . sich zu unterwerfen haben. Insoweit nach Maßgabe dieses Gesetzes die Genehmigung nicht zu versagen ist, darf dieselbe auch nicht an Bedingungen geknüpft werden.

Sind seit der Aushändigung der Genehmigung zwei Jahre verflossen, ohne daß davon Gebrauch gemacht worden ist, so wird sie als erloschen betrachtet.

Wird die Genehmigung ganz oder theilweise versagt, so sind die Gründe der Ablehnung anzugeben.

§. 29. Gegen die Entscheidung der Kommandantur, wie gegen alle Anordnungen derselben, ist in Rayon-Angelegenheiten binnen einer vierwöchentlichen Präclusivfrist von der Zustellung ab der Rekurs zuläßig. Die Entscheidung auf den Rekurs erfolgt endgültig durch die Reichsrayon-Commission.

Nach Ablauf der Frist, eintretenden Falles nach der höheren Entscheidung, sind die Anordnungen vollstreckbar.

Ist durch eine Anordnung der Kommandantur eine Anlage untersagt, so darf diese erst dann begonnen oder fortgesetzt werden, wenn die Anordnung in der höheren Instanz aufgehoben ist.

§. 30. Die Projecte größerer Anlagen (Chausseen, Deiche, Eisenbahnen u. s. w.) in den Rayons der Festungen und festen Plätze werden durch eine gemischte Kommission erörtert, deren Mitglieder von dem zuständigen Kriegsministerium im Vereine mit den betreffenden höheren Verwaltungsbehörden berufen werden und in welcher auch die von der Anlage betroffenen Gemeinden durch Deputirte vertreten werden.

Das hierüber aufzunehmende Protokoll wird der Reichs-Rayonkommission übersandt, welche in Gemeinschaft mit der betreffenden Centralverwaltungsbehörde die Entscheidung trifft oder erforderlichen Falles herbeiführt.

§. 31. Die Reichs-Rayonkommission ist eine durch den Kaiser zu berufende ständige Militärkommission, in welcher die Staaten, in deren Gebieten Festungen liegen, vertreten sind.

§. 32. Grundbesitzer, welche ohne die gesetzlich erforderliche Genehmigung oder mit eigenmächtiger Abweichung von dem genehmigten Plane eine Anlage, einen Neu- oder Wiederher-

stellungsbau ausführen oder ausführen lassen, werden mit einer Geldstrafe bis zu 50 Thalern bestraft.

Eine gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher als Baumeister oder Bauhandwerker die Ausführung geleitet hat. Soweit nach dem Urtheil der Kommandantur die Anlagen unzulässig befunden werden, ist der Besitzer innerhalb der vom Kommandanten zu bestimmenden Frist zu deren Beseitigung verbunden; nöthigenfalls erfolgt letztere auf Antrag der Kommandantur durch die Polizeibehörde auf Kosten des Besitzers. Die Einlegung des Rekurses hemmt die Vollstreckung vorbehaltlich der Bestimmung in §. 29.

§. 21. Bei .... der Auflagerung von Baumaterialien während der Ausführung eines genehmigten Baues ..... und dergleichen ähnlichen Benutzungen bedarf es im ersten und zweiten Rayon und einfachen Zwischenrayon nur einer vorläufigen Anzeige an die Kommandantur. Jedoch steht es derselben zu, die Zeit der Wiederbeseitigung der vorübergehenden Erhöhung des Terrains zu bestimmen .....

§. 45. Alle Zustellungen in Rayon-Angelegenheiten sind giltig, wenn sie nach den für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten bestehenden Vorschriften geschehen. Die vereideten Verwaltungsbeamten haben dabei den Glauben der Gerichtsbeamten.

§. 46. Alle administrative Verhandlungen und Gesuche in Rayon-Angelegenheiten sind kosten- und stempelfrei.

§. 47. Alle den Vorschriften dieses Gesetzes zuwiderlaufenden Bestimmungen werden aufgehoben.

84. Im Interesse der Landes-Vertheidung und insbesondere der festen Plätze sind wegen Erbauung und Unterhaltung der öffentlichen Wege besondere Bestimmungen getroffen, welche nunmehr besprochen werden sollen. Hiernach dürfen vor Allem neue Straßen in den Grenzbezirken ohne Mitwirkung und Erlaubniß der Militär-Verwaltung nicht hergestellt werden und zwar nach Dekret vom 13 fructidor XIII, Artikel 5 und Dekret vom 4. August 1811, Artikel 8. Diese Bestimmung ist übrigens für die Pfalz nach vollzogener Annexion von Elsaß-Lothringen gegenstandslos geworden.

85. Bezüglich der Zuständigkeit respective Mitwirkung der Militärbehörden bei Erbauung, Unterhaltung und Abänderung von großen Straßen und Vizinalwegen nach Artikel 7 des Dekretes vom 4. August 1811 und Reichsrayon-Gesetz §. 13, 14 und 30, soweit diese Wege feste Plätze oder den Rayon derselben (Gesetz vom 8. Juli 1791, Titre I, Artikel 29 und Rayongesetz §. 24) durchschneiden, gelten folgende Bestimmungen:

I. Reparatur-Arbeiten:

a. Die Arbeiten der Unterhaltung und Wiederherstellung von die Befestigungen und den Rayon durchziehenden Straßen, im Falle nichts an der Richtung, am Profil und im Wesen des Baues verändert wird, werden ohne Mitwirkung und Einsprache der Militärbehörden ausgeführt; indessen haben die Civilbehörden die Tage und

Stunden, an denen die Arbeiten vorgenommen werden, mit der Militärbehörde zu vereinbaren, gemäß Artikel 2 des Dekretes vom 13 fructidor XIII, modifizirt durch Artikel 1 des Dekretes vom 4. August 1811.

b. Sind jedoch mit den unter a aufgeführten Arbeiten Aenderungen an der Richtung und Breite der Straße, in den Profilen oder im Wesen des Baues verbunden, so werden sie zwar von den Civilbehörden ausgeführt, jedoch unter vorheriger Billigung und Genehmigung der Pläne durch die Kommandantur nach §. 13 und 14 des Rayon-Gesetzes. Bezüglich der Einreichung der betreffenden Gesuche, der Behandlung derselben durch die Kommandantur, des Rekurses gegen die Entscheidung dieser Behörde an die Reichsrayonkommission sind die Bestimmungen der §§. 26 bis 29, 45 und 46 des Rayongesetzes maßgebend und bedürfen dieselben keiner weiteren Ausführung. Einfache Wiederherstellungs-Arbeiten oder unbedeutende Abänderungen sind nach Artikel 3 des Dekretes vom 4. August 1811 als Reparaturen zu betrachten.

II. Neubauten.

Die Herstellung der Pläne für Straßenneubauten und große den Neubauten gleichzustellenden Reparaturen (reconstructions équivalentes) an denselben, sowie die Ausführung der Arbeiten ist Sache der Militärbehörden, sobald die betreffende Straße die Befestigungen*) durchzieht oder die Glacis in den für das Militäreigenthum durch die oben abgedruckten Artikel 15 bis 21, Titel I des Gesetzes vom 8. bis 10. Juli 1791 gezogenen Grenzen berührt.

Außerhalb dieser Grenze, sei es innerhalb oder außerhalb der Werke, im letzteren Falle bis zu der in Artikel 29 dieses Gesetzes gegebenen, durch Artikel 24 des Reichsgesetzes vorläufig aufrecht erhaltenen Rayongrenze fertigen die Civilbehörden die Pläne an und lassen die Arbeiten ausführen, jedoch nach vorheriger Billigung der Pläne durch die Kommandantur, wie unter Ib näher ausgeführt ist und unter der Bedingung, daß die Tage und Stunden der Ausführung der Arbeiten im Rayon von 1000 Metern und in der Nähe der Thore mit der Militärbehörde vorher vereinbart werden (Artikel 5 des Dekretes vom 4. August 1811 und Rayon-Gesetz §. 13). Wenn es sich um Projecte größerer Anlagen im Sinne des §. 30 des Rayongesetzes handelt (Chausseen, Deiche, Eisenbahnen u. s. w.), so geht die Prüfung und Genehmigung an die Reichsrayon-Commission nach Maßgabe der Bestimmungen der §§. 30 und 31 des Rayongesetzes. Der Reichsrayon-Commission steht nach §. 14 des gedachten

*) Wegen der Straßen-Anlagen innerhalb der eigentlichen Festung siehe Nr. 86.

Gesetzes auch die Festsetzung der Breite und Richtung aller Straßen zu, soferne dieselben mit Häusern oder überhaupt Bauten besetzt werden sollen.

Die Kosten aller Reparaturen, Neubauten, Abänderungen der Straße hat der Straßen-Eigenthümer zu tragen, wenn nicht die Bauten oder Abänderungen durch neue Werke oder Umgestaltungen an den Festungswerken veranlaßt werden. In diesem Falle hat nach Artikel 5 und 6 des Dekretes vom 4. August 1811 das Militärärar die Kosten zu bestreiten.

Für die Form der zwischen Civil- und Militär-Autoritäten in dem oben bezeichneten Falle bezüglich der Zeit der Ausführung der Arbeiten zu treffenden Vereinbarungen ist der Artikel 9 des Dekretes vom 4. August 1811 und Artikel 6 des Dekretes 13 fructidor XIII maßgebend.

Was die Brücken in den festen Plätzen anbelangt, so sind diejenigen, welche lediglich im militärischen Interesse erbaut sind und mit den öffentlichen Straßen zusammenhängen, durch die Militärbehörden und auf Kosten des Militärärars zu unterhalten, während die nicht im Interesse der Vertheidigung erbauten Straßenbrücken dem betreffenden Straßeneigenthümer zu Last sind. Bei der Anfertigung der Pläne für die Arbeiten zu ihrer Herstellung und Unterhaltung haben indessen die Militärbehörden nach Maßgabe der oben bezüglich der Straßen erläuterten Bestimmungen thätig zu werden (Artikel 1 bis 2 des Dekretes vom 31. Januar 1813 und Artikel 13, 14, 26 u. f. des Rayongesetzes). Durch Artikel 3 des Dekretes von 1813 ist noch bestimmt, daß die Civil- und Militär-Baumeister eine Ausscheidung der Brücken treffen und durch die beiden vorgesetzten Minister die Ausscheidung bestätigen lassen sollen.

Ueber die Beseitigung eigenmächtig errichteter Anlagen und die deßwegen eintretenden Strafen enthält §. 32 des Rayongesetzes die nöthigen Anhaltspunkte.

86. Es erübrigt noch, von den Einwirkungen der Militärbehörden auf die Straßen und Gassen innerhalb der eigentlichen Festungen zu handeln. Nach Artikel 75 des Dekretes vom 24. Dezember 1811 sind alle Bauten, Ausgrabungen, Niederlassungen innerhalb der „Wallstraße" oder innerhalb des Bodens, den diese Straße einnehmen soll, im Allgemeinen der Aufsicht der Civilbehörden unterworfen und nach den Civilgesetzen zu beurtheilen. Jousselin I., 126 bezeichnet diese Wallstraße (rue du rempart oder rue militaire) als »chemin du ronde qui a pour objét de pourvoir à une des premières nécessités de la défense des places de guerre; en procurant des moyens de communication faciles entre les diverses parties des fortifications et les établissemens militaires et rues in-

térieures qui ont besoin d'être mises en rapport avec l'ensemble des remparts. Ce rapport, ce lien est formé par la ceinture de la rue militaire.« Die Civilbehörde ist aber nicht befugt, einseitig Straßen aufzuheben oder in ihrer Richtung zu ändern, die im Gegensatze zur „Wallstraße" als unmittelbare Verbindungswege zwischen dem Paradeplatze (place d'armes), den Militär-Gebäuden und Anlagen und der Wallstraße dienen. Gleiche Bewandtniß hat es mit den Straßen, Kreuzwegen (carrefours) und Plätzen, welche militärische Gebäude oder Anlagen umgeben oder welche seit langer Zeit für die Uebungen oder Aufstellungen der Besatzung benützt werden. Bei Aufhebung solcher Straßen oder Veränderung der Richtung derselben, unter welchen Begriff auch die Bestimmung und Aenderung der Baulinie fällt,*) sind vielmehr die Projecte respective Pläne nach Maßgabe des Dekretes vom 13 fructidor XIII mit den Militärbehörden zu vereinbaren.

Für den Fall und die Dauer der Belagerung eines festen Platzes gehen folgerichtig alle Zuständigkeiten der Civil-Verwaltungs- und Bau-Behörden bezüglich der Straßen- und Brücken-Bauten auf die Militärbehörden über. (Artikel 3 des Dekretes vom 13 fructidor XIII.) Bei Errichtung neuer Festungen sind die Festungsrayons nach Maßgabe der §§. 2 u. f. des Rayongesetzes festzusetzen. (Vergleiche über das Ganze Jousselin I., 120 u. f.)

§. XV.

Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden bei Entschädigungsforderungen nach dem Gesetze vom 28 pluviose VIII.

Gesetze.

1. Dekret vom 7. bis 11. September 1790, relatif à la forme de procèder devant les autorités administratives et judiciaires en matière de contributions, de travaux publics et de commerce et à la suppression des cours, tribunaux et juridictions d'ancienne création.

Art. 5 (nicht publizirt). Les particuliers qui se plaindront des torts et dommages procédant du fait personel des entrepreneurs et non du fait de l'administration se pourvoiront contre les entrepreneurs d'abord devant la municipalité du lieu où les dommages auront été commis et ensuite devant le directoire du district, qui statuera en dernier ressort, lorsque la municipalité n'aura pu concilier l'affaire.

---

*) Vergleiche Proudhon I., 444 und Medicus Lokalpolizei-Beschlüsse Seite 142.

2. Gesetz vom 28 pluviose VIII, concernant la division du territoire français et l'administration (publ. C, XXI, S. 10).

Art. 4. Le conseil de préfecture prononcera . . . . . sur les réclamations des particuliers qui se plaindront des torts et dommages procèdant du fait personels des entrepreneurs et non du fait de l'administration.

3. Dekret vom 16 fructidor III, qui défend aux tribunaux de connaître des actes d'administration et annulle toutes procèdures et jugemens intervenus à cet égard (nicht publizirt).

La convention nationale, après avoir entendu son comité des finances, décrète qu'elle annulle toutes procédures et jugemens intervenus dans les tribunaux judiciaires contre les membres des corps administratifs et comités de surveillance, sur réclamation d'objets saisis, de taxes revolutionnaires et d'autres actes d'administration émanés desdites autorités pour l'exécution des lois et arrêtés des représentans du peuple en mission, ou sur repetition des sommes et effets versés au trésor public. Défenses itératives sont faites aux tribunaux de connaître des actes d'administration de quelque espèce qu'ils soient, aux peines de droit, sauf aux réclamans à se pourvoir devant le comité des finances pour leur être fait droit, s'il y a lieu, en exécution des lois et notamment de celle du 13 frimaire dernier.

4. Königl. Verordnung vom 6. November 1817 (die Aufhebung der Commission der administrativen Justiz betreffend) Amtsblatt Seite 569:

Artikel III: In die Competenz der gewöhnlichen Gerichte gehört die Entscheidung: d. In Reklamationssachen der Privatleute über Beschädigungen, welche aus dem persönlichen Factum der Unternehmer öffentlicher Arbeiten und nicht aus einer Anordnung der Verwaltungsbehörde veranlaßt worden.

Artikel IV: Alle übrigen Gegenstände, welche bisher zur Competenz der Commission der administrativen Justiz gehörten, sind der Kammer des Innern Unserer Regierung zugetheilt, welche die vorkommenden Fälle collegialisch unter Vorbehalt der Berufung an Unsern Staatsrath nach den hierüber bestehenden Vorschriften zu entscheiden hat.

87. Um die durch die französischen Gesetze geschaffene und durch die zuletzt angeführte Verordnung von 1817 größtentheils aufrecht erhaltene Zuständigkeit richtig zu würdigen, muß man einen Blick auf die alte französische Gesetzgebung werfen, wonach Alles, was mit der Zwangsenteignung zu öffentlichen Zwecken und mit den öffentlichen Arbeiten zusammenhing, der Regelung und Entscheidung der Verwaltungsbehörde überlassen war.*)

---

*) Vergleiche Dareste 450 u. f., Cotelle II., 466 bis 476 u. f. und Tocqueville, 109.

Diese Zuständigkeit haben die Gesetze von 1790 und vom Jahre VIII bezüglich der Würdigung der Schäden, welche durch öffentliche Arbeiten veranlaßt werden, ausdrücklich beibehalten, indem dort, wie aus den oben abgedruckten Gesetzesstellen zu ersehen, festgesetzt ist, daß die Schäden, welche bei öffentlichen Arbeiten aus dem persönlichen Faktum der Unternehmer und nicht aus einer Anordnung der Verwaltungsbehörde entstehen, durch diese (die Präfekturräthe) zu würdigen und festzusetzen sind. Es könnte nach den erwähnten Gesetzesstellen allerdings den Anschein haben, als seien die Schäden, welche bei öffentlichen Arbeiten aus einer Anordnung der Verwaltungsbehörde entstehen, der Zuständigkeit der Verwaltung entrückt. Dem ist aber nicht so; die französischen Schriftsteller und die Praxis, z. B. Dareste Seite 452 Anmerkung, Garnier II., 19, und der dort berührte Staatsrathsbeschluß vom 17. April 1851 nehmen vielmehr die Competenz der Verwaltung zur Würdigung auch der Schäden, die durch die Anordnungen der Verwaltung veranlaßt sind, als selbstverständlich an und diese Competenz ist unbedingt zu folgern aus dem Satze des Dekretes vom 16 fructidor III., wonach es den Gerichten ausdrücklich verboten ist, über Verwaltungshandlungen zu erkennen. Um die scheinbare Unvereinbarkeit der Worte der Gesetze von 1790 und vom Jahre VIII mit Annahme der Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden auch für Würdigung der durch Anordnung der Verwaltungsbehörde veranlaßten Schäden aufzuklären, muß darauf aufmerksam gemacht werden, daß nach der allgemeinen und wohl begründeten Ansicht der Schriftsteller*) die Redaktion der betreffenden Stellen des Dekretes von 1790 und des Gesetzes vom 28 pluviose VIII eine verfehlte ist.

Das alte französische Recht nämlich nahm, wie bereits angedeutet, die Competenz der Verwaltung an für die durch faits de l'administration bei öffentlichen Arbeiten veranlaßten Schäden, sowie für Schäden, welche durch Beauftragte (Agenten) der Verwaltung und durch die von derselben aufgestellten Unternehmer im Vollzuge der Verträge der letzteren veranlaßt waren. Nun wollte man 1790 nicht allein die Würdigung der durch die Verwaltung zu vertretenden Handlungen der Unternehmer der Verwaltung belassen, sondern man wollte auch wegen der Connexität die durch die Verwaltung nicht zu vertretenden Handlungen der Unternehmer und Agenten (faits personels) hinzutreten lassen.

Auf diese Art hätte man daher bei Fassung der fraglichen Stelle der Gesetze von 1790 und vom Jahre VIII correkt etwa sich in der Art ausdrücken müssen, daß die Verwaltung (der Präfekturrath) nicht

*) Siehe die Nachweise bei Nr. 95.

allein erkennt über die »faits de l'administration« und über die durch die Verwaltung zu vertretenden Handlungen ihrer Agenten und Unternehmer, sondern auch für die nicht durch die Verwaltung zu vertretenden »faits personels des entrepreneurs.« Sehr prägnant ist diese Auslegung der betreffenden Stellen der Gesetze von 1790 und vom Jahre VIII dargestellt in den Erwägungsgründen einer bei Ledru-Rollin Band V, Seite 511 abgedruckten Staatsraths-Entscheidung, wobei es sich um die Zuständigkeit der Verwaltung handelt zur Würdigung eines Schadens, der durch den schadhaften Zustand einer Brücke entstanden war. Die fragliche Stelle der Staatsraths-Entscheidung möge deßhalb hier Platz finden:

Vu les lois du 16 fructidor III et 28 pluviose VIII considérant que ces lois ont reservé à l'administration la connaissance des demandes en dommages-intérêts resultant du tort et dommage provenant du fait des entrepreneurs, **qu'à plus forte raison l'administration est seule compétente pour connaître des demandes de cette nature formées contre l'administration elle-même et que c'est ainsi que les lois ci-dessus visées ont été constamment entendues et exécutées etc.**

An den Gesetzen von 1790 und vom Jahre VIII hat die königl. Verordnung von 1817 lediglich die Aenderung getroffen, daß die Würdigung der Beschädigungen, welche aus einem persönlichen Faktum der Unternehmer hervorgehen, an die Gerichte gewiesen worden ist, während der Verwaltung verbleibt die Würdigung der bei öffentlichen Arbeiten eintretenden Beschädigungen, welche aus einer Anordnung der Verwaltungsbehörde veranlaßt werden. Hiebei ist der Ausdruck „Anordnung", wie wir nachher zeigen werden, im weitesten Sinne zu nehmen. Diese Zuständigkeit ist auch in der Pfalz durch die Verwaltung und durch die Gerichte fast einstimmig bei allen Anlässen stets anerkannt worden.*) Auch Wernz Seite 16 bestätigt die bestehende Praxis, hält diese aber nicht für richtig unter Bezugnahme auf Titel VIII § 5 der Verfassungs-Urkunde, wo es heißt, daß der Fiskus in allen streitigen Privatrechts-Verhältnissen bei den königl. Gerichtshöfen Recht zu nehmen habe. Indessen ist hiegegen einzuwenden, daß der angeführte Verfassungs-Paragraph lediglich jede Kabinetsjustiz, jede Willkür zu Gunsten des Fiskus ausgeschlossen wissen will, daß aber die Verwaltungsjustiz als eine normale Einrichtung, als eine jurisdictio ordinaria zu betrachten ist, die deßhalb der angeführte Verfassungs-Paragraph nicht im Auge haben konnte. In Frankreich sind auf Grund der Verfassungs-Urkunde von 1814, die eine ähnliche Vorschrift wie unsere Verfassung enthält, eben-

*) Siehe insbesondere ein Urtheil des Bezirksgerichtes Kaiserslautern und ein solches des Appellhofes in Zweibrücken, abgedruckt in der Pfälzer Zeitung von 1872, Nr. 149 und 150.

falls Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit der Verwaltungsjustiz erhoben worden; es konnten diese Bedenken jedoch nicht durchdringen, wie bei Macarel tribunaux Seite 327 u. f. und 537 u. f. und besonders bei Cotelle I., 154, 713 näher nachgewiesen ist.

88. Fragen wir zuerst, wer berechtigt sei, auf Schadenersatz zu klagen, so geht die Antwort dahin, daß es gleichgültig ist, ob der Beschädigte eine physische oder moralische Person sei, oder ob derselbe (bei beschädigten Grundstücken) Eigenthümer, Pächter oder Nutznießer ist.*) Er hat nur den Nachweis zu liefern, daß ihn in seiner behaupteten Eigenschaft der Schaden betroffen hat. Zwar spricht das Gesetz vom 28 pluviose VIII und das Dekret von 1790 nur von »particuliers« und die Verordnung von 1817 nur von „Privatleuten" und könnte man vielleicht daraus schließen, daß die Würdigung der Schäden, die z. B. dem Staatseigenthume beim Baue einer Privateisenbahn erwachsen, den Gerichten zustünde. Indessen wäre eine solche Auslegung vollständig irrationell und sind die Worte „Privatmann" oder »particulier« dort nur im Gegensatz zu der Verwaltung oder zu deren Unternehmern gebraucht, weßhalb auch ohne Bedenken Jeder, der den betreffenden Schaden erlitten zu haben behauptet, als legitimirt zu betrachten ist.**)

89. Was nun die Beklagten in vorliegender Materie betrifft, so sind dieß diejenigen Personen, welche die öffentlichen Wege und Straßen herstellen und unterhalten, also der Staat, die Distrikte, die Gemeinden, sowie auch die Privaten, seien es Actiengesellschaften,***) seien es Einzelne, welche unter öffentlicher Autorität Wege (Eisenbahnen, Brücken) herstellen und dem öffentlichen Verkehre zugänglich machen.†) Was speziell die Gemeinden anbetrifft, so war nach der französischen Jurisprudenz die Frage bestritten, ob die Gemeindewege bezüglich der hier zu erörternden Zuständigkeitsfrage den Staatsstraßen beizugesellen, oder ob Schäden beim Bau ꝛc. ꝛc. von Gemeindewegen durch die Gerichte zu würdigen seien. Die Zweifel rühren daher, daß immer von faits de l'administration die Rede ist, daß mit dem Ausdrucke »administration« in der Regel nur die Staatsverwaltung und nicht die Gemeindeverwaltung bezeichnet wird und daß das System der travaux publics und die damit zusammenhängende Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde ursprünglich nur auf die Staatsarbeiten sich bezog. Bedenkt man indessen, daß z. B. das Gesetz von 1807 Artikel 30, 56 und 57 gewisse Gemeindearbeiten den

*) Serrigny comp. II., 226.

**) Dareste Seite 459.

***) Vergleiche Serrigny quest. 532, Serrigny comp. II., 241 und die in Nr. 87 citirten Urtheile der pfälzischen Gerichte.

†) Dufour VII., 235.

öffentlichen Arbeiten des Staates gleichstellt, daß die Bestimmung der Competenz des Gesetzes vom 28 pluviose VIII und der Verordnung von 1817 im Interesse des öffentlichen Verkehres überhaupt getroffen ist, berücksichtigt man ferner, daß die Gemeinden als öffentliche Corporationen und in Erfüllung einer öffentlichrechtlichen Pflicht die Gemeindewege herstellen, so erscheint es vollkommen gerechtfertigt, bei der Gleichheit des Grundes die fraglichen Schadensklagen, auch soweit sie die Gemeinden betreffen, an die Verwaltung zu verweisen. So sagt Serrigny quest. 533 und 610 und Dufour VII., 83 und 192 u. f. und 203, daß der französische Staatsrath in neuerer Zeit für die Zuständigkeit der Verwaltung sich ausspricht, selbst in dem Falle (Seite 201), wenn die Gemeinden ohne höhere Genehmigung und ohne Beobachtung der durch höhere Instruktion vorgeschriebenen Formen die betreffenden Arbeiten vorgenommen haben. Unsere neue Gemeinde-Ordnung, welche den Gemeinden die Herstellung ihrer Wege ohne das Erforderniß einer höheren Genehmigung in die Hand gibt, hat wohl an der bestehenden Zuständigkeit nichts geändert, da die vorhin geltend gemachten Gründe durch die neue Gemeinde-Gesetzgebung nicht berührt werden. Ueber die vorliegende Frage sind auch bei Cotelle III., 111 bis 113 mehrere schwankende Entscheidungen des Staatsrathes angegeben. Cotelle selbst hält die Verwaltung für zuständig.

Außer den die öffentliche Straße herstellenden, öffentlichen Corporationen können aber auch als Beklagte erscheinen die von diesen Corporationen bei Herstellung von Straßen vertragsmäßig oder vermöge amtlichen Auftrages aufgestellten Unternehmer*) oder Beamten, soweit deren Handlungen nicht als persönliche sich darstellen. Als persönliche Handlungen, welche vor den Civilgerichten zu vertreten sind, werden solche anzusehen sein, welche die genannten Personen eigenmächtig, gegen ihren Vertrag, gegen ihren Auftrag und ohne nachträgliche Billigung des Bauherrn vornehmen und dadurch Dritte beschädigen. Hiebei ist wieder die für die Zuständigkeit präjudizielle Vorfrage, ob die schädigende Handlung als eine eigenmächtige des Unternehmers oder Beamten zu betrachten oder durch den Bauherrn zu vertreten ist, durch die Verwaltung zu würdigen, wie auch der französische Staatsrath unterm 16. Mai 1827 (Lepec Band VIII., Seite 403, Anmerkung 1) erkannt hat. Es ist selbstverständlich, daß Garantieklagen zwischen Staat und Unternehmer, da es sich um Würdigung des zwischen beiden abgeschlossenen Privatvertrages handelt, durch die Gerichte zu würdigen sind,**) während derartige Streitigkeiten zwischen

*) Vergleiche besonders Vivien I., 147.

**) Die Bestimmung des Gesetzes vom 28 pluviose VIII., welches auch hiefür die Verwaltung zuständig erklärte, ist beseitigt durch die oben erwähnte königl. Verordnung vom 6. November 1817.

dem Staate und seinen Beamten durch die Verwaltung entschieden werden, nicht auf Grund des vorliegenden Gesetzes vom 28 pluviose VIII, sondern auf Grund allgemeiner Bestimmungen, indem es sich hier um die Würdigung des zwischen dem Beamten und der Staatsgewalt bestehenden, dem öffentlichen Rechte angehörigen Rechtsverhältnisses handelt.*)

Die von der Staatsregierung behufs Erbauung von Straßen, Eisenbahnen, Brücken concessionirten Privaten oder Gesellschaften sind nicht als bevollmächtigte Agenten oder Unternehmer der Staatsgewalt zu betrachten; sie sind vielmehr für Herstellung der gedachten Arbeiten förmlich an die Stelle der öffentlichen Gewalt getreten (siehe unten Nr. 135) und haften natürlich für die durch sie veranlaßten Schäden selbständig, wie auch z. B. in §. XIX der Fundamental-Bestimmungen für die Eisenbahnen (Amtsblatt 1836, Seite 557) ausdrücklich bemerkt ist. Deßhalb sind die Handlungen solcher Concessionäre bei Herstellung der Wege, Eisenbahnen bezüglich der Zuständigkeit unter allen Umständen als faits de l'administration, deren Stelle sie einnehmen und nicht als faits des entrepreneurs anzusehen.

90. Was nun die Veranlassung und die Natur des Schadens selbst betrifft, so muß derselbe vor Allem durch ein Verschulden, durch eine Anordnung des Beklagten (oubli ou violation du droit, faute), nicht durch vertragswidrige Handlungen desselben veranlaßt sein, sowie es sich um Beschädigungen handeln muß, die mit Erbauung oder Unterhaltung eines öffentlichen Weges direkt zusammenhängen. Da die Gerichte bei Wegnahme von Land zu Straßen alle auf innegehabtes Eigenthum oder innegehabten Besitz sich stützenden Entschädigungsklagen zu würdigen haben, so sind auch die Gerichte und nicht die Verwaltung zuständig, über Entschädigungsbegehren zu erkennen, die als mit der Entschädigungsklage für weggenommenes Land (s. oben Nr. 18) connex zu betrachten sind, z. B. Forderungen für Zerstörung von Bäumen, wenn die Fläche zufolge des Gesetzes vom 9 ventose XIII zum Wege gezogen worden ist. Es muß ferner besonders betont werden, daß alle Ansprüche gegen die Verwaltung, die sich auf Verträge gründen, z. B. selbst auf Verträge zwischen den Beschädigten und der Verwaltung über Regulirung des erlittenen Schadens der Cognition der Verwaltung entrückt sind. Da die Verwaltung nicht zuständig ist, über vertragswidrige Handlungen zu entscheiden, so folgt hieraus insbesondere, daß z. B. Schäden, welche beim Bahnbetriebe dem Zugpersonale, den Reisenden, den Frachtgütern zustoßen, ausschließlich durch die Gerichte zu würdigen sind. Handelt

*) Siehe Entscheidungen des obersten Gerichtshofes im Regierungsblatte 1863, Seite 1242 und im Regierungsblatte 1864, Seite 305.

es sich dagegen beim Bau von Wegen und Eisenbahnen, bei dem Betriebe von Bahnen um Beschädigungen Dritter (Nichtcontrahenten), so tritt wieder die Zuständigkeit der Verwaltung ein, es müßte denn sein, daß der Schaden beim Betriebe einer Bahn nicht durch schlechte Unterhaltung derselben, sondern durch schlechten oder nachlässigen Betrieb veranlaßt ist, in welch letzterem Falle die Gerichte zuständig sind, da der Betrieb einer Bahn nicht zu den öffentlichen Arbeiten gehört, welche die Gesetze von 1790 und vom Jahre VIII im Auge haben. Nach dem Reichsgesetze vom 7. Juni 1871, §. 1 und 6 (Reichsgesetzblatt Nr. 25) haben indessen bei Verletzung oder Tödtung eines Menschen beim Bahnbetriebe den Schaden unter allen Umständen die Gerichte zu würdigen, gleichviel ob die Beschädigung oder Tödtung durch den schlechten Zustand der Bahn oder des Betriebes veranlaßt ist.

Da die „Anordnungen" der Verwaltung „dem persönlichen Faktum" der Unternehmer entgegengesetzt sind, so sind unter Anordnungen der Verwaltungsbehörde alle Arbeiten zu verstehen, die der Straßenbauer durch seine unmittelbaren Agenten vornimmt (in Regie, wie der Kunstausdruck lautet), sowie alle Arbeiten, die durch Unternehmer auf Grund eines zwischen diesen und dem Staate (dem Distrikte, der Eisenbahngesellschaft) abgeschlossenen Vertrages vorgenommen werden. Unter »faits« oder „Anordnungen" sind ferner nicht allein, wie schon vorhin angedeutet, positive Handlungen zu verstehen, durch welche ein Schaden veranlaßt wird, sondern auch Unterlassungen, da der Grund der Verwaltungs-Zuständigkeit in beiden Fällen der gleiche ist. So hat nach Cormenin III., 510 der Staatsrath entschieden über die Klage eines Frachtfuhrmannes wegen Beschädigung durch Bruch einer Brücke, nach Serrigny comp. II., 228 wegen der Verletzung eines Pferdes in Folge mangelnder Beleuchtung von auf der Straße liegenden Straßenbaumaterialien und wegen Beschädigung eines Straßenarbeiters durch Nachlässigkeit der Verwaltung. Ueber weitere ähnliche Fälle möge Serrigny comp. II., 222 u. f. verglichen werden. Die Zuständigkeit der Verwaltung hängt, wie Dufour VII., Seite 265 sagt, keineswegs weder von der Ursache, noch von der Natur des Schadens ab. „Mag der Schaden", sagt Dufour, „die unausbleibliche Folge der Arbeiten sein oder mag er von Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit herrühren, mag es sich um einen Verlust der Ernte handeln, um die Verschlechterung eines Grundstückes oder um die Entwerthung eines Hauses, mag es sich endlich für den Kläger um ein Uebel handeln, das seiner Person widerfahren ist, z. B. um eine Verwundung: Immer ist die Verwaltung zuständig."

91. Nach der feststehenden Jurisprudenz wird nicht aller Schaden vergütet, sondern nur derjenige, der einer Person oder einem

Gegenstande selbst und unmittelbar zugefügt wird (dommage direct und matériel), so daß also nicht das s. g. lucrum cessans in Berücksichtigung kömmt.*) Wenn Serrigny quest. 617 u. f. diese Beschränkung billigt und dadurch erklärt, daß hier die Verwaltung nur beschränkter hafte, weil sie an und für sich ein Recht habe, die beschädigenden Handlungen sozusagen gegen Bezahlung vorzunehmen (z. B. Ausgrabungen von Grundstücken, wobei nach französischem Rechte die Verwaltung über die Entschädigung zu entscheiden hat), so ist dieß doch nicht ganz richtig, da in den meisten Fällen der Zuständigkeit diese Voraussetzung nicht zutrifft. Gleichwohl wird gegen die einstimmige Ansicht der Schriftsteller und die übereinstimmenden Entscheidungen des Staatsrathes und des Cassationshofes nicht aufzukommen sein. Dufour, welcher in Band VII., Seite 254 sagt, daß die Unterscheidung zwischen direktem, materiellem Schaden und anderem Schaden oft ihre großen Schwierigkeiten habe, citirt noch zur Erklärung der fraglichen Theorie eine Stelle aus dem Werke von Cotelle, die schließlich darauf hinausgeht, als indirekten Schaden den Schaden zu bezeichnen, welcher z. B. einem Nachbarn dadurch zugeht, daß der andere Nachbar sein Grundstück vollständig ausnützt, ohne sich Eingriffe in das Nachbargrundstück zu erlauben. Indessen ist es wohl richtiger, hier zu sagen, daß nach dem Grundsatze »qui jure suo utitur neminem laedit« hier nicht einmal ein indirekter Schaden vorliegt.

Die französische Jurisprudenz machte noch eine Unterscheidung zwischen dommage temporaire und permanent in der Weise, daß unter den Schäden der zweiten Art solche begriffen wurden, welche eine förmliche Occupation fremden Eigenthumes ohne Enteignung und ohne Uebergang des Eigenthumes auf den Straßeneigenthümer in sich begriffen (z. B. ständige Ableitung des Wassers von der Straße auf benachbarte Grundstücke). Nach dieser Unterscheidung sollte die Competenz bemessen werden in der Art, daß die vorübergehenden Schäden der Würdigung der Verwaltung, die fortdauernden der Würdigung der Gerichte zu überlassen wären, wobei jedoch die Praxis des Staatsrathes in der jüngsten Zeit für beide Arten von Schäden für die Verwaltung sich aussprach.**) Diese Streitfrage ist hier nicht weiter zu verfolgen, da sie größtentheils auf Grund von Argumenten erörtert wird, die aus späteren, uns nicht mehr angehenden französischen Gesetzen geschöpft werden. So viel ist übrigens gewiß, daß die noch der Pfalz mit Frankreich gemeinschaftliche Gesetzgebung bis 1814,

*) Dareste Seite 457 und besonders Dufour VII., 252 und 255.

**) Vergleiche Cotelle I., 387 Proudhon II., 372 u. f., Cormenin III., 445 u. f. für die Gerichte und Jousselin I., 72 u. f. sowie Dufour V., 307, Dareste 456, Serrigny comp. II., 908 u. f. für die Verwaltung.

respective, daß das Gesetz über Expropriation von 1810 nur die Vergütung für Entschädigung des durch förmliche Expropriation weggenommenen Landes den Gerichten übergibt, außerdem aber an der bestehenden Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden bei unsern Schadensklagen nichts geändert hat.

Erst in Folge des Zwangsentäußerungs-Gesetzes vom 17. November 1837, Artikel I, wornach auch auf dem Expropriations-Wege die Constituirung von Servituten bewerkstelligt werden kann, hat das Feld der Schadensklagen wegen „permanenten Schadens" eine Einschränkung erfahren. Ist nämlich der fragliche Schaden der Art, daß er der förmlichen Constituirung einer Servitut thatsächlich gleichkömmt, so steht dem Beschädigten vor wie nach die Schadensklage vor der Verwaltung zu. Er hat aber auch alternativ das Recht, zu verlangen, daß gütlich eine Servitut constituirt oder auf dem Wege der Expropriation nach Artikel I des Gesetzes vorgegangen werde. In keinem Falle steht es jedoch den Gerichten zu, die Entfernung der betreffenden Anlage zu verfügen, wenn sie auf einer Verwaltungs-Anordnung beruht. Hier kann nur durch Verwaltungsbeschluß Abhilfe getroffen werden.

92. Wir haben unter Nr. 90 festgestellt, daß die durch die Gesetze von 1790, vom Jahre VIII und durch Verordnung vom 6. November 1817 festgesetzte Zuständigkeit der Verwaltung sich auf alle Anordnungen (in weitestem Sinne) der Verwaltungsbehörde erstreckt, die einen Schaden veranlassen, der mit der Erbauung oder Unterhaltung öffentlicher Wege zusammenhängt. Dieses Gebiet der Zuständigkeit ist, wie wir gesehen haben, ein sehr weites. Die Ausnahmen von der Regel der Zuständigkeit der Verwaltung, welche wir meist bereits kennen gelernt haben, mögen hier zusammengestellt werden:

a. Ueber die Schadensansprüche bei Ausgrabung von Grundstücken entscheiden die Gerichte. (Siehe Nr. 34).

b. Ebenso entscheiden die Gerichte über Beschädigungen, welche bei öffentlichen Wegen für die Nachbarn durch eine irreguläre Ableitung oder Zuleitung des Wassers entstehen. (Siehe Nr. 56 und 57.)

c. Ferner entscheiden die Gerichte bei Klagen wegen des den Bergwerken durch den Bau von Straßen im Sinne des Artikels 157 des Berggesetzes zugehenden Schadens. (Siehe Nr. 9.)

d. Auch entscheiden die Gerichte nach §§. 1 und 6 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 (Reichsgesetzblatt Nr. 25) über Schadensklagen, welche sich darauf stützen, daß beim Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt worden ist. (Siehe Nr. 90.)

e. Bei Entschädigungsforderungen wegen Anlage des Leinpfades entscheiden die Gerichte über die Höhe der Entschädigung, während

die obige Regel wieder eintritt und die Verwaltung zuständig bleibt, wenn die Frage streitig ist, ob Entschädigung geschuldet sei. (Siehe Nr. 116.)

f. Bei Entschädigungsforderungen wegen Anlage des Flößerpfades gilt dasselbe. (Siehe Nr. 121).

93. Das materielle Recht, welches die Verwaltungsbehörden bei der Prüfung der Entschädigungs-Ansprüche in Anwendung zu bringen haben, besteht in den allgemeinen Grundsätzen des Civilrechtes, wie sie im Civilgesetzbuche Artikel 1382 u. f. niedergelegt sind,*) mit der oben bereits berührten Modifikation, wonach nur der direkte und materielle Schaden vergütet wird. Da es übrigens von großem Interesse ist, die Anwendung dieser Prinzipien auf einzelne besonders ausgezeichnete Fälle zu besprechen, so möge diese Besprechung hier Platz finden. Eine Reihe von hier einschlagenden Fällen haben wir schon kennen gelernt, als von der Frage der Entschädigung bei Verlegung und Veränderung von Straßen (Nr. 67 und 68) die Rede gewesen ist. Anknüpfend hieran möge noch erwähnt werden Dareste Seite 458 und 459, der einen bemerkenswerthen Fall anführt, nämlich den durch Straßenarbeiten veranlaßten Fall der Erschwerung des Zuganges zu einem Gebäude, das dadurch bezüglich seiner commerciellen und industriellen Bedeutung an Werth verloren hat. Dareste sieht diesen Schaden, wenn die Erschwerung des Zuganges keine übertriebene ist, nur als einen indirekten und deßhalb nicht zu vergütenden Schaden an.

Den Fall haben wir bereits vorhin erwähnt, daß ein Straßeneigenthümer haftbar erklärt worden ist für Schäden, die einem Frachtfuhrmanne durch das Zusammenstürzen einer Brücke zugingen. (Cormenin III., 510.) Uebrigens dürfte hieraus nicht zu schließen sein, daß der Straßeneigenthümer für jeden Schaden, der durch den schlechten Zustand der Straße den P a s s a n t e n zustößt, verantwortlich ist. Die Verpflichtung gewisser öffentlicher Corporationen, Straßen herzustellen und in gutem Zustande zu erhalten, ist wohl vorhanden, sie ist aber keine solche, daß ein Dritter eigene wohl erworbene Rechte in dieser Beziehung hätte. Ebendeßhalb wird die Verantwortlichkeit des Straßen-Eigenthümers gegenüber den Passanten nicht dann eintreten, wenn die Straße etwa in einem Zustande ist, daß sie bei Anwendung gewöhnlicher Vorsichtsmaßregeln ohne Nachtheil begangen oder befahren werden kann, sondern nur dann, wenn der Zustand der Straße in Folge von Mängeln, die nicht Jedermann sogleich in die Augen fallen (z. B. schadhafte Brücken, Dämme und sonstige Kunstbauten), den nicht gewarnten Passanten Schaden bringt. Bei dieser

*) Serrigny quest. 613.

Gelegenheit sei auch ein unter der Gesetzgebung des jenseitigen Bayerns beim höchsten Gerichtshofe abgeurtheilter Fall erwähnt unter Hinweisung auf Amtsblatt 1853, Seite 336. Nach Proudhon II., 815 wird indessen der Artikel 1382 rc. nicht selten unbedingt auf jede Nachlässigkeit in der Unterhaltung der Wege angewendet. Die Entschädigungspflicht der Gemeinden z. B. wird abgeleitet aus dem bereits oben Nr. 22 angeführten Artikel 41 des Gesetzes vom 28. September 1791, wornach dieselben, wenn wegen Unfahrbarkeit der Wege die Passanten benachbartes Eigenthum betreten müssen, die Eigenthümer zu entschädigen haben. (S. übrigens oben Nr. 22.) Ueber den Fall der Entschädigung durch Eisenbahn-Gesellschaften bei Wegverlegungen, Erschütterung der Häuser rc. möge verglichen werden Serrigny comp. II., 252, 254, auch Blätter für adm. Praxis XX., 347.

Daß für Constituirung der servitudes d'utilité publique im Allgemeinen keine Entschädigung gewährt wird, haben wir oben gesehen und unterliegt es keinem Zweifel, daß die Würdigung von bezüglichen Entschädigungs-Ansprüchen der Verwaltung zufallen muß, insoweit nicht die unter Nr. 92 aufgezählten Ausnahmen gegeben sind.*) Zum Schlusse dieser Nummer sei noch erwähnt, daß die Streitfrage des französischen Rechtes, ob die Verminderung oder Aufhebung der Wasserkraft einer Mühle als förmliche Enteignung oder nur als Schaden zu betrachten sei, und ob demnach die Festsetzung der Entschädigung den Gerichten oder der Verwaltung zustehe**) durch Artikel 13 des Wasserbenützungs-Gesetzes vom 28. Mai 1852 als im ersteren Sinne entschieden zu betrachten ist.

94. Wir haben schon oben die Grundsätze kennen gelernt, wornach es bei Festsetzung der Straßengrenzen, bei Streitigkeiten über das Eigenthum am Straßenkörper überhaupt (so lange die Straße als solche im Gebrauche ist) den Gerichten nicht zusteht, zu Gunsten des Klägers eine Verfügung über das Eigenthum zu treffen und wornach das Urtheil dem Kläger nur eine Entschädigung zusprechen darf. Diese Grundsätze, einestheils beruhend auf dem an die Gerichte erlassenen Verbote, über Verwaltungshandlungen zu erkennen und anderseits sich stützend auf die dem Bestande der öffentlichen Verkehrswege zuzuwendenden Rücksichten, finden auch in der vorliegenden Materie Anwendung. Demjenigen, welcher sich durch Arbeiten an öffentlichen Straßen benachtheiligt glaubt (mag es sich um faits de l'administration oder um faits personels ou nonpersonels des entrepreneurs handeln), steht es frei, vor Allem die Verwaltung, d. h. die den öffentlichen Weg herstellende Corporation oder Privatgesellschaft

*) Vergleiche Jousselin I., 72 u. f.
**) Vergleiche Serrigny comp. II., 303 und Nr. 713 und Dareste 470.

um Abänderung der ihn belästigenden Bau= oder sonstigen Arbeiten anzugehen und diese Frage ist dann auf dem Verwaltungswege zu würdigen nach Grundsätzen der Billigkeit und des öffentlichen Interesses. Auf diesem Wege wird sodann manche Beschwerde ihre Erledigung finden und manche Entschädigungsklage abgeschnitten werden. Ist dieß nicht der Fall, so steht es dem Beschwerdeführenden frei, eine Klage vor den Gerichten (bei faits personels des entrepreneurs) oder bei der Verwaltungs=Justiz (bei faits de l'administration) zu erheben, die aber nicht auf Abänderung der ihn beschwerenden Arbeiten oder auf Wiederherstellung des früheren Zustandes, sondern nur auf Entschädigung gerichtet werden darf. Wenn Jousselin I., 51 bis 54 und 77 und Serrigny comp. II., 322 sagen, daß die Gerichte unter keiner Bedingung die Zerstörung der selbst auf fremdem Boden durch die Verwaltung oder deren Agenten hergestellten Arbeiten verfügen dürfen, so ist diese Behauptung vollkommen dem Geiste des französischen und auch unseres heute in der Pfalz geltenden Rechtes entsprechend. Selbst die mit der Aburtheilung von solchen Entschädigungsforderungen betraute Verwaltungsbehörde würde ihre Befugnisse überschreiten, wenn sie eine Abänderung der betreffenden Bauten &c. verfügte, ohne zu solchen Verfügungen durch die bestehenden Competenzvorschriften ermächtigt zu sein. In diesem Sinne haben sich namhafte Schriftsteller, wie Dareste Seite 455, Jousselin I., Seite 72 u. f., II., 585 und Serrigny comp. II., 229 ausgesprochen. Ein Fall ist hier noch besonders hervorzuheben, nämlich der Fall, daß eine Straße auf einem Stücke Privateigenthume angelegt wird, ohne daß die Expropriations=Verhandlungen stattgefunden haben oder beendigt sind. Während die große Mehrzahl der Staatsraths=Entscheidungen, sowie Serrigny comp. II., 290 und Proudhon II., 872 u. f. hier den Gerichten das Recht eingeräumt wissen wollen, außer der Entschädigung auch die Wiederherstellung in den vorigen Stand zu verfügen, entscheiden drei bei Proudhon II., 872 citirte Staatsrathsbeschlüsse die Frage im Sinne der obigen Auseinandersetzungen. Die letzteren Entscheidungen sind jedenfalls folgerichtig und die dem Straßenbauer zu Last fallende Eigenmächtigkeit wird auf Beschwerde bei der allein zuständigen Verwaltung durch diese mißbilligt und nach Umständen die Herstellung des früheren Zustandes angeordnet werden. Jede andere Entscheidung könnte möglicher Weise dahin führen, daß z. B. der Betrieb auf einer schon eröffneten Eisenbahn in Folge eines gerichtlichen, dem angeblich Verletzten den Besitz einer Bahnstrecke zusprechenden Urtheiles eingestellt werden müßte.

Die Zinsen der zu gewährenden Entschädigung laufen wie gewöhnlich vom Tage der Klage an (Dareste 460, 461) und die Klage verjährt nach den Civilgesetzen in 30 Jahren, wobei die Ver=

jährungsfrist bei aufeinander folgenden Beschädigungen vom Eintritte jedes neuen Schadens an von Neuem zu laufen beginnt. Die Frage bezüglich der Rechte der Hypothekargläubiger an der Entschädigungssumme, die für Beschädigung von Immobilien festgesetzt wird, hat Serrigny quest. Seite 629 speciell folgendermaßen beantwortet: „Wenn es sich von einfachen Schäden handelt, die den Früchten und den Erndten zugefügt sind und den Werth des Grundstückes nicht vermindern, muß die Entschädigung als Mobiliar-Entschädigung betrachtet werden, wie es der Erlös für die Erndte sein würde, die der Eigenthümer frei verkauft; wenn es sich dagegen um nachwirkende Beschädigungen handelt, die eine namhafte Entwerthung des Eigenthumes zur Folge haben, so müßte die Entschädigungssumme unter die sich meldenden Hypothekargläubiger vertheilt werden."

95. Welche ist die zur Entscheidung über die vorliegenden Entschädigungsstreitigkeiten zuständige Verwaltungsbehörde? Nach dem Gesetze vom 28 pluviose VIII scheint der Präfecturrath (beziehungsweise jetzt die Kreisregierung) die zuständige Behörde nicht zu sein. In der That hat z. B. Cormenin III., 456 unsere Streitigkeiten an den Minister als erste Instanz gewiesen.

Indessen ist die Ansicht vereinzelt und bis in die neueste Zeit ist die französische Praxis und die Rechtsprechung des Staatsrathes fast einstimmig in dem Sinne, daß die Streitigkeiten über Schäden, welche durch „Anordnungen der Verwaltungsbehörde" entstehen, durch den Präfekturrath zu entscheiden sind. Insbesondere wird, wie schon oben Nr. 87 bemerkt ist, die Redaktion des Artikel 4 des Gesetzes vom 28 pluviose VIII, welche den Artikel 5 des Dekretes vom 6., 7. bis 11. September einfach wieder in das neue Gesetz aufnahm, als eine übereilte betrachtet. Hierüber ist zu vergleichen Serrigny comp. II., 201 u. f. und die dort angeführten, zahlreichen Entscheidungen des Staatsrathes; auch Dufour VII., 262 ist dieser Meinung und gibt eine Denkschrift des Ministers der öffentlichen Arbeiten im Auszuge, welche im Wesentlichen besagt, daß vor dem Gesetze vom 28 pluviose VIII auch die »faits de l'administration« vor den damals zuständigen Administrativbehörden abgeurtheilt worden seien, an deren Stelle dann für contentiöse Sachen die Präfekturräthe getreten sind. Dareste Seite 472, Anmerkung 1 ist ebenfalls dieser Ansicht und bezeichnet die gegentheilige als offenbaren Irrthum. Waren demnach nach dem französischen Rechte die Präfekturräthe zuständig, so ist nach dem oben abgedruckten Artikel IV der Verordnung vom 6. November 1817 nunmehr die Kreisregierung die zuständige Verwaltungsstelle.

Wir haben schon oben Nr. 83 gesehen, daß für die Präfekturräthe kein eigenes Verfahren vorgeschrieben war. Ein solches hatte

sich aber durch die Praxis im Anschlusse an das Dekret über das Prozeßverfahren vor dem Staatsrathe vom 22. Juli 1806 gebildet und ist bei Dufour II., 46 u. f. näher geschildert. Indessen ist mit dem Untergang der Präfekturräthe auch das Verfahren, mag dasselbe gewesen sein, welches es wolle, beseitigt worden und nur bezüglich der Expertise sind bei Strafe der Nichtigkeit nach Dareste 462 und Serrigny comp. II., 262, 265, 268 und 269 die Vorschriften der Artikel 56 und 57 des Gesetzes vom 16. September 1807 zu beachten, welche oben unter Nr. 34 näher gewürdigt worden sind. Die nach Serrigny Seite 268 bei Strafe der Nichtigkeit vorzunehmende Beeidigung der Experten kann einem untergeordneten Verwaltungsbeamten, sogar einem Richter aufgetragen werden nach Serrigny comp. II., 277. Da Artikel 56 nur von occupation de terrains spricht, so scheinen uns die bezüglichen Vorschriften über die Expertise nur in den wenigen Fällen beachtet werden zu müssen, in denen die Schadensklage sich auf Occupation von Grundstücken stützt, z. B. bei Schäden, die durch Projektirungs-Arbeiten veranlaßt sind. Die Worte »occupation de terrains« in Artikel 57 sind offenbar beschränkend, nicht als Beispiel genommen wie Serrigny comp. II., 264 annimmt. Denn außerdem hätte die Beiziehung des Steuercontroleurs (Rentbeamten) als Experten bei Schadensklagen, die nicht mit der Occupation von Grundstücken zusammenhängen, keinen ersichtlichen Zweck. Bei den zuletzt bezeichneten Klagen ist die Art und Weise der Expertise dem freien Ermessen der Kreisregierung überlassen, welche übrigens den streitenden Theilen den gebührenden Einfluß auf die Ernennung der Experten zu gewähren hat. Im Uebrigen gilt für die Entscheidungen der Kreisregierung nur die Vorschrift, daß dieselben auf Grund collegialer Berathung gefaßt sein müssen,*) es ist aber zu empfehlen, bei Verhandlungen der fraglichen Entschädigungs-Streitigkeiten die Punkte zu beachten, welche Dufour VII., 268 so zusammengefaßt hat: „In der Praxis bezeichnet der Bittsteller zugleich mit seiner Forderung die Experten. In der Regel ernennt der Präfekt nach Ansicht der Schrift des Bittstellers aus eigenem Antriebe den Experten der Verwaltung oder ladet den Concessionär oder den Bürgermeister (bei Gemeinde-Arbeiten) ein, seine Wahl zu treffen und zur Anzeige zu bringen. Der Präfekturrath befaßt sich erst dann mit der Sache, wenn die Instruktion vollendet ist. Indeß, wenn der Anspruch auf Entschädigung bestritten ist, erscheint es gerathen, vorher die Frage entscheiden zu lassen, ob eine Entschädigung grundsätzlich geschuldet ist oder nicht. Man befaßt dann zu allererst den Präfektur-

*) Artikel IV der Verordnung vom 6. November 1817.

rath; und nur dann, wenn das Recht auf Entschädigung grundsätzlich anerkannt ist, wird die Expertise angeordnet."

Der Rekurs geht nach Artikel IV der Verordnung vom 6. November 1817 an den Staatsrath*) und ist hierüber sowie über die Rekursfrist bereits gelegentlich der Besprechung der »commissions spéciales« das Nöthige bemerkt worden. Durch Ausschreiben der Kreisregierung vom 20. Februar 1822 im Intelligenz-Blatte Seite 141 ist anerkannt, daß der Staatsrath bei seinen Entscheidungen die Prozeßvorschriften der Dekrete vom 11. Juni 1806 und 22. Juli 1806 zu beachten hat. Es sollen, wie es in diesem Ausschreiben wörtlich heißt, „zufolge Ausspruches der höchsten Stelle die gegen Regierungs-Erkenntnisse in administrativ-contentiösen Gegenständen des Rheinkreises an den Staatsrath ergriffenen Recurse nach den dort noch giltigen französischen Gesetzen ferner behandelt werden."

§. XVI.

Von dem Verhältnisse der Verwaltungsbehörden zu den Strafgerichten.

Gesetze und Verordnungen.

1. Gesetz vom 29 floréal X, relative aux contraventions en matière de grande voirie (publizirt Centaine 113, Seite 32).

Art. 2. Les contraventions seront constatées concurrement par les maires ou adjoints. les ingénieurs des ponts et chaussées, les conducteurs, les agens de la navigation, les commissaires de police et par la gendarmerie: à cet effet ceux des fonctionnaires publics ci-dessus désignés qui n'ont pas prêté serment en justice, le prêteront devant le préfet.

2. Dekret vom 28. August 1810, relatif au mode de constater les contraventions en matière de grande voirie.

Napoléon . . . . sur le rapport de notre ministre de l'intérieur . . Considérant, qu'il importe de multiplier les moyens de constater et de poursuivre les contraventions en matière de grande voirie . . . . Considérant qu'il résulte des termes des articles 32 et 41 de notre décret du 23 juin 1806, rapprochés de ceux de l'article 2 de la loi du 29 floreal X, que les procès-verbaux dressés par les fonctionaires publics qui ont reçu l'attribution par l'article 2 de la loi du 29 floreal, doivent être affirmés, que d'après tous les principes, cette affirmation est indispensable pour que les procès-verbaux puissent motiver une condemnation; — Notre conseil d'état entendu, nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

*) Vergleiche auch Dufour VII., 269.

Art. 2. Les préposés ci-dessus désignés (es sind dieß die Beamten der in der Pfalz nicht mehr bestehenden droits réunis und des Gemeinde-Oktrois) ainsi que les fonctionnaires publics désignés en l'article 2 de la loi du 29 floréal an X **seront tenus d'affirmer devant le juge de paix les procès-verbaux** qu'ils seront dans le cas de rédiger, lesquels ne pourront autrement faire foi et motiver une condamnation.

3. Dekret vom 16. Dezember 1811, contenant règlement sur la construction, la réparation et l'entretien des routes.

Art. 112. A dater de la publication du présent décret, les cantonniers, gendarmes, gardes champêtres, conducteurs des ponts et chaussées et autres agens appelés à la surveillance de la police des routes **pourront affirmer leurs procès-verbaux de contraventions ou de délits devant le maire ou l'adjoint du lieu.**

4. Ausschreiben der Kreisregierung der Pfalz vom 28. Mai 1834 (Amtsblatt Seite 321):

Auf eine von den gerichtlichen Behörden hierher gelangte Anzeige, daß die meisten Straßenpolizei-Contraventionen aus dem Grunde unbestraft bleiben müssen, weil eines Theils die Straßenwärter die darüber aufgenommenen Protokolle nicht rechtzeitig affirmirten und weil andererseits die Bürgermeister und Adjuncten die geschehene Affirmation nicht gehörig constatirten, hat die unterfertigte Stelle nach Ansicht des Artikels 2 des Dekretes vom 18. August 1810 und des Artikels 112 des Dekretes vom 16. Dezember 1811 verordnet, was folgt:

1. Die Straßenwärter, welche die Protokolle über die von ihnen constatirten Straßen-Polizeicontraventionen nicht unfehlbar in den ersten 24 Stunden vor dem Bürgermeister oder Adjunkten des Ortes affirmiren, werden im Disciplinarwege bestraft . . . .
2. Die Bürgermeister und Adjunkten, welchen ein solches Protokoll von einem Straßenwärter vorgelegt wird, haben bei persönlicher Verantwortung diesen unverzüglich zur Beeidigung desselben zuzulassen und darüber am Ende des Protokolls ein Certifikat in folgender Form auszustellen:

Heute, den . . . . . Vormittags . . . Uhr hat der Straßenwärter N. die Wahrheit der in vorstehendem, von ihm aufgesetzten Protokolle enthaltenen Thatsachen vor mir, dem unterzeichneten Beamten eidlich erhärtet, welches mittelst eigenhändiger Unterschrift und beigedruckten Amtssiegels hiermit bestätigt wird. Jahr, Tag und Stunde, wie oben. Der Bürgermeister (Adjunkt).

5. Polizeistrafgesetzbuch.

Artikel 16. Unterläßt Jemand innerhalb der dafür bestimmten Zeit dasjenige zu thun, was ihm auf Grund eines wegen einer Uebertretung ergangenen rechtskräftigen Strafurtheils durch die zuständige Polizeibehörde auferlegt worden ist, so ist letztere befugt, diese Handlung auf Kosten des Ungehorsamen vornehmen zu lassen und, vorbehaltlich seiner Verpflichtung zum Ersatze des etwa verursachten Schadens, den von ihr festgestellten Kostenaufwand nach den gesetzlichen Bestimmungen über Beitreibung von Untersuchungs-Kosten, in der Pfalz auf dem Wege des administrativen Zwangsvollzuges, von demselben zu erheben.

Artikel 18. Ist in den Fällen, in welchen nach dem gegenwärtigen Gesetzbuche die Einziehung einzelner Sachen oder die Schließung einer Anstalt zulässig ist, die Verfolgung oder Verurtheilung einer bestimmten Person nicht ausführbar, so können die bezeichneten Maßnahmen von dem Richter selbstständig erkannt werden.

Unter denselben Voraussetzungen kann der Richter selbstständig aussprechen, daß die Polizeibehörde berechtigt ist, die in den Artikeln . . . 105 Absatz I . . . vorgesehenen Verfügungen zu erlassen.

Artikel 20, Absatz 1. In Fällen, welche mit Strafe gesetzlich bedroht sind, ist die zuständige Polizeibehörde, vorbehaltlich der späteren Strafverfolgung, soweit nöthig, zur vorläufigen Einschreitung befugt.

. . . . (Absatz 4.) Unterläßt Jemand, dasjenige zu thun, was ihm unter Strafe zu thun gesetzlich geboten ist, so steht der Polizeibehörde die Befugniß zu, diese Handlung statt seiner vorläufig vornehmen zu lassen. Der dadurch verursachte Kostenaufwand kann jedoch von dem Ungehorsamen nur auf Grund eines richterlichen Urtheiles zwangsweise beigetrieben werden.

War die vorläufig getroffene Maßregel nicht gerechtfertigt, so bleibt dem Freigesprochenen der allenfallsige Anspruch auf Schadensersatz vorbehalten.

Artikel 105. In den Fällen des Artikels 102 des gegenwärtigen Gesetzes hat der Richter im Strafurtheile auszusprechen, daß die Polizeibehörde berechtigt ist, die Beseitigung des ordnungswidrigen Zustandes anzuordnen und zu diesem Zwecke die Sicherstellung, Abänderung, den gänzlichen oder theilweisen Abbruch des betreffenden Bauwerkes oder der betreffenden Vorrichtung zu verfügen.

Besteht Gefahr auf dem Verzuge, so ist die Polizeibehörde berechtigt, die im vorstehenden Absatze bezeichneten Maßregeln, vorbehaltlich der Strafverfolgung, sofort vorzukehren.

(Nach der k. Verordnung vom 4. Januar 1872 §. 25 [Amtsblatt Seite 256] ist die berechtigte Polizeibehörde für die in Artikel 105 bezeichneten Fälle die Distriktspolizeibehörde).

Artikel 123. Bei der Verfolgung und Aburtheilung der in §. 368, Ziffer 1, 2 und 9 und §. 370, Ziffer 1 und 2 des Strafgesetzbuches für das deutsche Reich, dann in Artikel 112, 113 und 115 bis 121 gegenwärtigen Gesetzes erwähnten Uebertretungen sind Bedienstete der Distriktsgemeinde sowie Privatpersonen, welche von der Distriktsverwaltungs-Behörde als Organe des Feldschutzes verpflichtet und anerkannt sind, in Bezug auf den amtlichen Glauben ihrer Aussagen . . . . . den von den Gemeinden aufgestellten Flurschutzbediensteten gleichzuachten.

96. Nachdem durch die Verordnung vom 29. September 1814 (Amtsblatt Seite 113) die hauptsächlich durch das Gesetz vom 29 floréal X geschaffene Zuständigkeit der Präfekturräthe bezüglich der Aburtheilung einer Reihe von Straßenpolizeicontraventionen wieder beseitigt worden ist, sind die Strafgerichte gemäß dem Grundsatze des Artikel 6 des Dekretes vom 6., 7. bis 11. Oktober 1790 (abgedruckt oben bei §. II) in ihre alten Rechte wieder eingetreten. Jetzt ist es

wieder ausschließlich Sache der Gerichte, alle das Straßenwesen betreffenden Zuwiderhandlungen abzuurtheilen, während die verschiedenen Verwaltungsbehörden für die Unterhaltung, für den guten Zustand der Straßen und für die Fernhaltung von Störungen des Verkehres u. s. w. zu sorgen haben. Wir werden dieß bei den einzelnen Arten der Straßen noch speziell nachweisen, insoweit der „allgemeine Theil" nicht schon das Nöthige enthält. Bei dieser Fürsorge werden aber die Verwaltungsbehörden wesentlich durch die Strafgerichte unterstützt und es sollen nunmehr die Regeln für das Zusammenwirken von Verwaltungsbehörden und Strafgerichtspflege dargelegt werden. Vorausschicken möchten wir noch die Bemerkung, daß der allgemeine Satz des Artikel 3 des Gesetzes vom 29 floréal X*) durch unsere neuere Polizeistraf-Gesetzgebung nicht aufgehoben, sondern vielmehr spezialisirt und erweitert worden ist.

97. Dieses vorhin angedeutete Zusammenwirken oder richtiger die Unterstützung der mit Erhaltung der Straßen betrauten Verwaltungsbehörden durch die Strafgerichte beruht im Allgemeinen darauf, daß zum Schutze der Straßen Strafbestimmungen gegeben sind, welche die Unterhaltung und die Integrität der Straßen in einem höheren Maße sichern als dies bei gewöhnlichem Privateigenthume der Fall ist. Insbesondere aber geben der Verwaltung die an der Spitze dieses Paragraphen abgedruckten Gesetze Mittel an die Hand, Beschädigungen der Straßen und des Zubehörs derselben, Uebergriffen der Angrenzer (z. B. durch Abpflügen oder durch Errichtung von Bauten), Nachlässigkeiten der Privaten im Vollzuge ihrer bezüglichen Verbindlichkeiten (z. B. Straßenreinigung) in schnellerer und bequemerer Weise zu begegnen, als dieß durch das in vielen Fällen an und für sich zulässige Anstellen einer gewöhnlichen Civil-Entschädigungsklage möglich wäre.

98. Der erste Fall dieses Zusammenwirkens von Verwaltungsbehörde und Strafgericht ist in Artikel 20**) des Polizeistrafgesetzbuches behandelt und besteht darin, daß die Polizeibehörde, welche z. B. bemerkt, daß an einer Straße Zerstörungen oder Eingriffe vor-

*) Dieser Artikel 3 lautet: „Les procès-verbaux sur les contraventions seront adressés aux sous-préfet, qui ordonnera par provision (im Gegensatz zum Präfekturrath, der als Strafgericht fungirte) et sauf le recours au préfet, ce qui de droit pour faire cesser les dommages.

**) Dieser Artikel 20 ist der Artikel 30 des Polizeistraf-Gesetzes von 1861. Es möge indessen hier constatirt werden, daß in Absatz 4, Zeile 2 statt „Polizeistrafe" der neue Artikel nur „Strafe" sagt und daß am Ende dieses Absatzes statt „polizeirichterliches Urtheil gemäß Artikel 28" in der neuen Fassung nur gesagt ist „richterliches Urtheil". Absichtlich scheinen diese Aenderungen, welche übrigens dem Sinne nach nichts Neues bringen, nicht eingeführt zu sein, da insbesondere der Regierungs-Entwurf den Artikel 30 des alten Gesetzbuches nur wiedergeben wollte, wie aus Beilage A zu den Kammerverhandlungen Seite 22 hervorgeht.

genommen werden, sogleich Einhalt gebieten und die Fortsetzung der schadenbringenden Handlungen untersagen oder daß die Polizeibehörde, wie das Gesetz mehr allgemein sagt, vorläufig einschreiten kann, ohne daß gerade Gefahr auf Verzug sein muß. Bei Zuwiderhandlungen gegen die bezüglich der Baulinie bestehenden Strafbestimmungen ist das vorläufige Einschreiten indessen nur bei Gefahr auf dem Verzuge nach Artikel 105 des Polizeistraf-Gesetzbuches gestattet. Auf Nichterfüllung von Verpflichtungen angewendet, die Jemanden zu Gunsten der Straße obliegen (z. B. Straßenreinigung) besteht das erwähnte Recht nach Artikel 20 darin, daß der Polizeibehörde die Befugniß zusteht, die versäumte Handlung anstatt des Pflichtigen vorläufig auf dessen Kosten vornehmen zu lassen. Auch kömmt es vor, daß die Angrenzer zu Gunsten der Straßen auf ihrem Eigenthume gewisse Handlungen nicht vornehmen dürfen (z. B. Verbot der Anlage von Gruben an Straßen §. 367, Nr. 12 des Strafgesetzbuches). In diesem Falle kann die Polizeibehörde nach Artikel 20 und 105 die verbotswidrig getroffene Anlage vorläufig beseitigen. Die in der angedeuteten Weise getroffenen vorläufigen Maßregeln müssen aber als gerechtfertigte erscheinen und wird die Rechtfertigung in der Regel und am einfachsten durch eine nachfolgende polizeigerichtliche Verurtheilung der betreffenden Personen gegeben sein; eine Freisprechung bildet an und für sich noch kein Präjudiz dagegen, daß die Maßregel gerechtfertigt war. Die Kosten der durch die Polizeibehörde statt des widerspenstigen Pflichtigen vorgenommenen Leistungen können indessen nur und ausschließlich auf Grund eines den Pflichtigen verurtheilenden Strafurtheiles beigetrieben werden. War die vorläufig getroffene Maßregel nicht gerechtfertigt, und ist der betreffenden Person ein Schaden erwachsen, so steht derselben eine Schadensklage zu und zwar nicht allein wie Edel Seite 158 auf Grund der Kammerverhandlungen ausführt, gegen den Staat (d. h. in unserem Falle wohl gegen den Straßeneigenthümer), sondern auch gegen die betheiligten Beamten. Zuständig, über solche Klagen zu erkennen, die sich auf Verwaltungsacte stützen, ist aber nur die Verwaltung, beziehungsweise speziell die Kreisregierung, da es sich um „Anordnungen der Verwaltung" handelt. Hierüber möge verglichen werden §. XV und zwei Abhandlungen in den Blättern für administrative Praxis in Band XVI, wornach die Klage gegen einzelne Beamte gerichtet werden kann und in Band XX, 306, wornach in der Pfalz, auch abgesehen von den Fällen des §. XV, über derartige Klagen gegen Beamten zu erkennen die Verwaltung zuständig ist. Auch in den Verhandlungen des Gesetzgebungsausschusses von 1871 (Seite 17 und 18) wurde die Frage berührt.*)

*) Vergleiche auch Riedel, Polizeistrafgesetzbuch Seite 59.

Wenn auch der Artikel 20, Absatz 1 des Polizeistrafgesetzbuches von „Behörden" spricht, so sind dennoch auch untergeordnete Vollzugs-Organe, wie Feldschützen, Straßenwärter, zur einfachen vorläufigen Einschreitung im Sinne des Absatzes 1 dieses Gesetzes-Artikels im Allgemeinen befugt. Diese Einschreitung geschieht nach Artikel 8 code d'instr. crim. und Artikel 3 des Gesetzes vom 29 floréal X (Nr. 97) sowohl durch die administrativen als die gerichtlichen Polizei-Behörden und deren Organe. Handelt es sich dagegen um complizirtere, vorläufige Einschreitungen, z. B. nach Absatz 4 des Artikels 20 oder nach Artikel 105, so muß hier eine Polizeibehörde und zwar nach Artikel 3 des Gesetzes vom 29 floréal X eine administrative thätig werden, der eine selbstständige Amtsgewalt (imperium) innewohnt.

Die Befugniß steht deßhalb bei Gemeindestraßen den Bürgermeistern und deren Stellvertretern, bei Staats- und Distrikts-Straßen und allen Baulinien-Contraventionen den Bezirksämtern, jedoch nicht den Bürgermeisterämtern und Bauämtern zu, ersteren nicht mit Rücksicht auf Artikel 59 des Dekretes vom 16. Dezember 1811 (abgedruckt unter §. XVII), und letzteren nicht mit Rücksicht auf §. 25 der k. Verordnung vom 4. Januar 1872, auf §. 36, Abs. 1 der k. Verordnung vom 24. Januar 1872 (abgedruckt ebendaselbst) und mit Rücksicht darauf, daß sie keine eigentlichen „Polizeibehörden" sind.

99. Ist die Verwaltungsbehörde nicht in der Lage, vorläufig einzuschreiten, und will sie vielmehr die Einleitung und Durchführung der Strafklage abwarten, so ist sie mit ihren Entschädigungs- und Restitutions-Ansprüchen nicht immer auf die Klage vor die Civilgerichte, oder auf die gewöhnliche Adhäsions-Klage vor dem Strafgerichte beschränkt, sondern es wird zu Gunsten der öffentlichen Wege in der Regel ohne Antrag der Verwaltungsbehörde durch das Strafurtheil die Restitution oder Entschädigung verfügt oder die Verwaltungsbehörde erhält durch das Strafurtheil das Recht, die Leistung zu Gunsten der Straße, z. B. Straßenreinigung oder die Entfernung einer verbotswidrigen Anlage zu erzwingen in folgender Weise und mit folgenden Unterscheidungen:

Handelt es sich um B e s c h ä d i g u n g e n an öffentlichen Straßen, Wegen, Straßengräben, Brücken, Stegen, Baum- und Zierpflanzungen auf öffentlichen Wegen, z. B. § 304, 305 des Strafgesetzb. und Artikel 112 des Polizeistraf-Gesetzb., so kann nur auf dem Wege einer Civilklage die Entschädigung oder Wiederherstellung angestrebt werden, da die Bestimmung des Artikels 346 des Strafgesetzbuches von 1861 bezüglich der von Amtswegen auszusprechenden Verfügung der Wiederherstellung durch das Strafurtheil in der neuen Strafgesetzgebung weggefallen ist.

Kommen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen über die Baulinie (Artikel 102 des Polizeistraf-Gesetzb.) vor, so hat nach Artikel 105 des Polizeistraf-Gesetzbuches der Polizeirichter ohne Antrag im Strafurtheile auszusprechen, daß die Polizeibehörde berechtigt ist, die Beseitigung des ordnungswidrigen Zustandes anzuordnen und zu diesem Zwecke die Sicherstellung, Abänderung, den gänzlichen oder theilweisen Abbruch des betreffenden Bauwerkes oder der betreffenden Vorrichtung zu verfügen.

Spricht sich die Polizeibehörde auf Grund des Strafurtheiles für die Beseitigung u. s. w. aus und leistet der Verurtheilte der auf Grund des Urtheiles an ihn zu erlassenden Aufforderung innerhalb der ihm bestimmten Frist keine Folge, so nimmt die Behörde das Nöthige vor und treibt die Kosten auf dem Wege des administrativen Zwangsvollzuges ein. (Artikel 16 des Polizeistraf-Gesetzes.)

Handelt es sich weder um Beschädigungen der Straßen 2c. 2c. (§ 305 Strafgesetzb.), noch um Zuwiderhandlungen gegen die Baulinie, sondern um andere Zuwiderhandlungen gegen die Straßenpolizeigesetze, z. B. Nichterfüllung von Verpflichtungen (Straßenreinigen, verbotswidrige Anlage von Gruben an Straßen nach § 367, 12 des Strafgesetzbuches), so ist die Polizeibehörde berechtigt, bloß auf Grund der ergangenen Verurtheilung*) gegen die bestrafte Person nach Maßgabe des Artikel 16 des Polizeistraf-Gesetzbuches ganz wie im Falle der Verurtheilung wegen Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen bezüglich der Baulinie vorzugehen.

Die zuständige Polizeibehörde ist bei Gemeindewegen der Bürgermeister oder dessen Stellvertreter, bei anderen Straßen und bei allen Baulinie-Contraventionen (§ 25 der k. Verordnung vom 4. Januar 1872 oben) das Bezirksamt. Das Bauamt kann im vorliegenden Falle aus den in Nr. 98 am Ende angeführten Gründen nicht thätig werden.

100. Die in den vorgehenden Nummern dargestellten zu Gunsten der Verwaltung (des Straßeneigenthümers) durch Strafurtheile ausgesprochenen Entschädigungen, Restitutionen und Verpflichtungen Dritter sind natürlicher Weise nicht als Strafen, auch nicht als Straffolgen im strafrechtlichen Sinne des Wortes aufzufassen, sondern sind vielmehr anzusehen als Civilreparationen, wie wir schon oben haben durchblicken lassen. Hierüber möge verglichen werden Garnier I., 241, 456, Proudhon II., 513, 514, Jousselin II., 362, 363, Dufour VII., 203, Cotelle III., 321, Cormenin III., 508 und unten Nr. 132. Deßhalb sind die betreffenden Urtheile mit Ausnahme des strafrecht-

*) Vergleiche die bezüglichen Aeußerungen der Abgeordneten Dr. Weiß, Berger und Barth im Gesetzgebungs-Ausschusse 1859/61 Beilage, Band III, 402.

lichen Inhaltes und die auf Grund derselben zu erlassenden Administrativ-Verfügungen auch gegen die Erben und Rechtsnachfolger des Verurtheilten, wie Civilurtheile vollstreckbar. Indirekt ist dieser Grundsatz auch anerkannt durch Erkenntniß des k. Cassationshofes in München vom 30. September 1864 bei Stenglein Band IV., Seite 26, woselbst ausgesprochen ist, daß die Beseitigung einer polizeiwidrigen Veranstaltung nicht durch wiederholte Bestrafung der begangenen Polizeiübertretung erzwungen werden könne, daß diese Beseitigung vielmehr auf Grund des Artikels 28 (jetzt 16) des Polizeistrafgesetzbuches durch die Verwaltungsbehörde vorzunehmen sei.

Die betreffenden Urtheile, soweit sie zu Gunsten der Straßeneigenthümer (der Verwaltung) eine der gedachten Civilreparationen aussprechen oder soweit sie überhaupt der Verwaltung eine Grundlage zur Einschreitung abgeben, sind der Verjährung innerhalb der gewöhnlichen Zeit unterworfen, wie der französische Staatsrath unter Billigung von Serrigny comp. II., 417 am 31. März 1864 entschieden hat, da die Verwaltung, welche von dem Urtheile so lange Zeit hindurch keinen Gebrauch gemacht hat, wohl mit Recht als auf dasselbe verzichtend angesehen werden kann.

101. Die meisten französischen Schriftsteller, z. B. Jousselin II., 496, Proudhon I., 359, II., 531, Garnier II., 203, Block Seite 1598, Nr. 159, Serrigny comp. II., 411 bis 414 und 324 und 325 (Fälle der Amnestie) und Cotelle III., 269, sowie der französische Staatsrath und Cassationshof nehmen an, daß auch nach Eintritt der Verjährung der Zuwiderhandlungen gegen die Straßenpolizeigesetze oder bei Vorhandensein eines sonstigen Grundes, wodurch die Möglichkeit der Bestrafung ausgeschlossen wird, dennoch der Verwaltungsbehörde das Recht verbleibe, unzuläßige Anlagen auf den Straßen zu entfernen, da das öffentliche Eigenthum nicht ersessen werden könne. Folgerichtig muß nach diesen Grundsätzen behauptet werden, daß auch die Entfernung der Anlagen auf dem Verwaltungswege noch zuläßig ist, wenn eine Freisprechung des Beschädigten vor dem Strafrichter erfolgt sein wird.

Diese Grundsätze, welche übrigens unter der Herrschaft der rein französischen Gesetzgebung nicht unbestritten sind, dürften jedoch unter der Herrschaft der Polizeistrafgesetzgebung seit 1861 nicht mehr haltbar sein. Nach Artikel 20 des neuen Polizeistrafgesetzbuches ist bei allen Uebertretungen, also auch bei Straßenpolizei-Uebertretungen, die vorläufige Einschreitung der Verwaltungsbehörde gestattet, welche jedoch immer durch ein nachfolgendes Urtheil des Polizeirichters gebilligt werden muß. Wenn nun aber die Verwaltungsbehörde, wie dieß unter dem rein französischen Rechte der Fall ist, ohne sich um das Urtheil des Richters zu kümmern, z. B. einen alignementwidrigen

Bau entfernen könnte, so hätte die Bestimmung des Artikel 20 keine Bedeutung.

Hiezu kömmt noch die Bestimmung des Artikels 105, wornach der Polizeirichter die Zulässigkeit der Beseitigung von Bauten und Anlagen, welche gegen die Baulinie verstoßen, anzuordnen hat und wo der allgemeine Grundsatz des Artikel 20 bezüglich der Treffung vorläufiger Maßregeln, vorbehaltlich der Strafverfolgung wiederholt wird. Auch setzt Artikel 16 des Polizeistrafgesetzbuches bei Thätigwerden der Verwaltungsbehörde auf dem vorliegenden Gebiete immer eine Verurtheilung voraus. Ueberhaupt liegt es in der Absicht der neueren Polizeistrafgesetzgebung, die Handhabung der administrativen Polizei durch Strafen möglichst zu sichern, dabei aber auch die Befugnisse der administrativen Polizeibehörden möglichst durch bestimmte Gesetze einzugrenzen und auf diese Weise die administrativ-polizeilichen, also auch die straßenpolizeilichen Maßregeln der Controle des Strafrichters zu unterwerfen (z. B. Art. 129, 130, 131 des Polizeistraf-Gesetzbuches). Bestätigt wird diese Anschauung durch die in Artikel 18 des Polizeistrafgesetzbuches in Verbindung mit Artikel 110 und 111 des Gesetzes von 1871 über Einführung des Reichsstrafgesetzbuches enthaltene, sehr wichtige Neuerung, wornach bei Zuwiderhandlungen gegen Artikel 102 (Baulinie) der Polizeirichter befugt ist, die Zulässigkeit der Abänderung, des Abrisses des Baues durch die Verwaltungsbehörde auch dann auszusprechen, wenn die Verurtheilung einer bestimmten Person (z. B. wegen jugendlichen Alters, Verjährung) nicht ausführbar ist.*) Es wäre, beiläufig bemerkt, sehr gut gewesen, wenn man die im Regierungs-Entwurfe Artikel 17 enthaltene weitere Fassung des jetzigen Artikel 18 beibehalten hätte.

Bei Strafverfolgungen vor dem Richter ist der Einrede des Eigenthümers keine Folge zu geben und die weiter etwa ernstlich vorgeschützte Einrede, daß der Weg kein öffentlicher sei, muß vorerst durch die Verwaltungsbehörde entschieden werden. Hierüber mögen besonders verglichen werden oben die Nummern 11, 47, 48, 50, Serrigny comp. II., 333, Dufour III., 372, Dareste 262 u. f., Proudhon II., 823 u. f., Staatsraths-Entscheidung vom 23. August 1817 bei Ledru-Rollin II., 419 und Erkenntniß des Cassationshofes in München vom 18. November 1865 bei Stenglein V., 86.

102. Das Verfahren der Strafgerichte bei Straßenpolizeiübertretungen ist das gewöhnliche.

Bei der Verfolgung und Beanzeigung der Uebertretungen treten jedoch einige Besonderheiten ein, welche hier besprochen werden sollen.

---

*) Vergleiche auch Riedel, Polizeistrafgesetzbuch Seite 56.

Vor Allem gibt es nämlich gewisse Beamte und Bedienstete, welchen insbesondere als speziellen gerichtlichen Hilfspolizeibeamten die Constatirung der Contraventionen gegen die Straßenpolizei obliegt. Es sind dieß nach Artikel 2 des Gesetzes vom 29 floréal X die Bürgermeister, Adjunkten, die Baubeamten, Bauschaffner, die Polizeicommissäre, die Gendarmen, denen Artikel 112 des Dekretes vom 16. Dezember 1811 noch die Straßenwärter und Feldschützen zufügt. Soweit diese Bediensteten nicht schon gerichtlich beeidigt sind, sind sie nach Artikel 2 des gedachten Gesetzes durch die Kreisregierung oder deren Delegirte zu beeidigen; nach Artikel 75 der Gemeinde-Ordnung beeidigt das Bezirksamt die Feldhüter und „Ortspolizeidiener", mithin auch die Gemeindestraßenwärter. Weggefallen sind zufolge des Artikel 130 der Gemeinde-Ordnung, welcher die älteren Gesetze über Verbrauchsabgaben abschafft, die in Artikel 1 des Dekretes vom 18. August 1810 aufgeführten Octroibediensteten. Hinzugekommen sind aber zufolge neuerer Bestimmungen (siehe unten Nr. 142 und Polizeistrafgesetzbuch Art. 123) die als Hilfspolizeibeamte verpflichteten Agenten der Eisenbahngesellschaften und sonstiger etwa zur Herstellung von öffentlichen Wegen concessionirter Privaten; auch die Bediensteten der Distriktsgemeinden und die als Feldschützen verpflichteten Privatpersonen sind jetzt den Gemeinde-Feldschützen ausdrücklich in Bezug auf amtlichen Glauben ihrer Aussagen in den Grenzen des Artikels 123 des Polizeistrafgesetzbuches gleichgestellt. Die von den genannten Beamten und Bediensteten errichteten Protokolle müssen innerhalb 24 Stunden bei dem Friedensrichter oder Bürgermeister der Gemeinde des Wohnsitzes des Protokollanten oder der Gemeinde, in deren Bezirk die Contravention begangen worden ist, durch letzteren (den Protokollanten) affirmirt, d. h. persönlich eidlich bekräftigt werden. Für die Frist von 24 Stunden spricht sich aus Proudhon I., 390, welcher beim Mangel spezieller Gesetze auf die Analogie des Artikels 7, Titel IV des Gesetzes vom 29. September 1791 über die Forstverwaltung und auf das Gesetz vom 23 thermidor IV über die Bestrafung der Feld- und Forst-Delikte sich stützt, während Serrigny comp. II., 374 unter Berufung auf die Jurisprudenz des Staatsrathes und die Analogie der Gesetze vom 14 brumaire VII, Artikel 26, des arrêté vom 8 prairial XI, Artikel 26, des Gesetzes vom 7 ventose XII, Artikel 3 und des Dekretes vom 1 germinal XIII, Artikel 25 drei Tage Frist gewähren will. Jedenfalls ist es demnach rathsam, wie auch die Kreisregierung vorschreibt, die Protokolle innerhalb 24 Stunden zu affirmiren. Ueber das Ganze möge verglichen werden: Artikel 2 des Gesetzes vom 29 floréal X, Dekret vom 18. August 1810, Artikel 2, das Regierungs-Ausschreiben vom 28. Mai 1834, Amtsblatt Seite 321 (woselbst auch ein Affirmirungsformular), sowie

die Staatsrathsentscheidungen vom 31. August 1828 und 21. August 1831 bei Lepec Band 12, Seite 75, Anmerkung 1. Der Inhalt der so errichteten und bekräftigten und nur in dieser Form giltigen Protokolle kann, wie dieß auch sonst regelmäßig zulässig ist, durch Gegenbeweis*) angegriffen werden; es ist nicht nöthig, gegen deren Inhalt den Beweis der Fälschung anzutreten. In diesem Sinne sprechen sich aus Cotelle III., 253, Jousselin II., 354 und Serrigny comp. II., 379, und dagegen ein Cassations-Urtheil bei Lepec Band 12, Seite 75, Anmerkung 1. Von dem Inhalte des Protokolles, in welches zugleich eintretenden Falles der Betrag des angerichteten Schadens aufzunehmen ist, hat der Protokollant zugleich der mit der unmittelbaren Aufsicht über die betreffende, öffentliche Straße betrauten Behörde Kenntniß zu geben, damit dieselbe in der Lage ist, sogleich die nöthigen Wiederherstellungen u. s. w. anzuordnen.**)

Die in dieser Nummer geschilderten Besonderheiten beziehen sich eigentlich nur auf die großen Straßen, da in den Ueberschriften des Gesetzes vom 29 floréal X und des Dekretes vom 18. August 1810 nur von »grande voirie« die Rede ist. Gleichwohl werden die fraglichen Bestimmungen in der Praxis öfter auch auf Wege angewendet, die zum kleinen Straßenwesen gehören.

---

*) Artikel 154 des code d'instr. crim. und speziell Artikel 19 des Gesetzes vom 25. Juli 1850, die Einrichtung des die Kunststraßen befahrenden Fuhrwerkes (oben §. X.).

**) Artikel 3 des Gesetzes vom 29 floréal X oben unter Nr. 96 abgedruckt und Artikel 113 des Dekretes vom 16. Dezember 1811, wo es heißt: „Les procès-verbaux seront adressés au sous-préfet etc.“ Vergleiche auch Nr. 98 und 105.

Besonderer Theil.

Von den einzelnen Arten der Straßen.

§. XVII.

Von den Staatsstraßen.

Gesetze und Verordnungen.

1. Dekret vom 22. Dezember 1789 bis Januar 1790, sur la constitution des assemblées primaires etc.:

Section III, Art. 2 (publ. Rubler 1., Seite 94). Les administrations de département sont encore chargées de toutes les parties de l'administration générale notamment de celles qui sont relations 7° à la direction et confection des travaux pour la confection des routes.

2. Stellen der Instruction vom 12./20. August 1790 und des Dekretes vom 7—11 septembre 1790 (bereits oben bei §. II abgedruckt).

3. Dekret vom 16. Dezember 1811, contenant règlement sur la construction, la réparation et l'entretien des routes.*)

Art. 5. Les routes impériales . . . . seront entièrement construites, reconstruites et entretenues aux frais de notre trésor impérial.

Art. 47. Les cantonniers exécuteront leurs travaux sous la direction des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées.

Art. 55. Les cantonniers prêteront aide et assistance aux voituriers et voyageurs; et ils donneront avis aux maires et à la gendarmerie de tout ce qui pourrait intéresser la sûreté et la tranquillité publique . . . . . .

Art. 57. Les préfets, sous-préfets et maires sont chargés d'exercer une surveillance spéciale sur le bon état des routes de leurs départemens, arrondissemens et communes.

Art. 58. La surveillance des maires sur l'état des routes de leur commune et sur le service des cantonniers qui y seront placés,

*) Es ist zu beachten, daß dieses Dekret nur von den großen Straßen handelt, vgl. Lepec Bd. 12, S. 352, Anmerkung 1.

s'exercera par une inspection des travaux qu'ils pourront faire aussi fréquemment qu'ils le trouveront convenable, en se faisant accompagner par les cantonniers toutes les fois qu'ils le jugeront nécessaire.

Art. 59. Les maires ne pourront néanmoins interdire ni ordonner aucun travail aux cantonniers; mais ils rendront compte au sous-préfet de leur arrondissement au moins chaque quinzaine, et sur le champ, s'il y a urgence, des résultats de leur inspection.

Art. 60. Les sous-préfets feront quatre fois chaque année l'inspection des routes impériales de leur arrondissement; ils devront en outre se transporter sur tous les points de la route, dont l'état sera l'objet d'une contradiction entre les rapports des maires et ceux des ingénieurs.

Art. 61. Dans tous les cas énoncés à l'article ci-dessus les sous-préfets pourront prescire aux ingénieurs ordinaires de se rendre sur les parties de route qu'ils leur indiqueront et se faire en outre assister dans leurs visites par les maires et les cantonniers.

Art. 62. Après chacune de leurs tournées les sous-préfets adresseront aux préfets un compte sommaire et exact, canton par canton, de la situation des routes de leur arrondissement.

Art. 63. Les préfets dans leurs tournées annuelles inspecteront toutes les routes impériales de leur département; ils devront en outre se transporter sur tous les points de la route dont l'état sera l'objet d'une contradiction entre les rapports des sous-préfets et ceux des ingénieurs.

Art. 65. Les préfets pourront se faire assister des ingénieurs en chef dans les formes établies et dans les cas prévus pour les sous-préfets et les ingénieurs ordinaires par l'article 61 du présent décret et se faire en outre accompagner dans leurs visites par les sous-préfets et les ingénieurs ordinaires.

Art. 66. Dans leurs tournées et dans les visites spéciales qu'ils feront des routes, les préfets et sous-préfets appelleront devant eux les maîtres de poste et entendront leur dire sur la conduite journalière et l'état des travaux de l'entretien des cantons de route compris dans leurs relais respectifs; et ces dires seront toujours mentionnés dans les comptes de tournée des sous-préfets.

4. K. Verordnung, die Organisation des Bauwesens betr. vom 23. Januar 1872 (Amtsblatt S. 269).

§. 36. Die Bauämter haben die Aufgabe, alle in ihren Bezirken befindlichen, ihnen zugewiesenen baulichen Einrichtungen des Staates zu überwachen, zu unterhalten, die Herstellung neuer solcher baulichen Anlagen zu leiten, alle Beschädigungen und Beeinträchtigungen der Rechte des Staates an den ihnen anvertrauten Objekten ferne zu halten und in den hiezu geeigneten Fällen die Beihilfe der Verwaltungsbehörden nach Maßgabe der bestehenden Gesetze und Verordnungen in Anspruch zu nehmen oder die Intervention der Gerichte zu veranlassen . . . .

§. 40. Die Straßen- und Wasser-Bauämter haben den Zustand der Straßen und Brücken sorgfältigst zu überwachen und für die genaue Ausführung aller deßhalb gegebenen Vorschriften Sorge zu tragen.

Sie haben das Straßen- und Fluß-Aufsichts-Personal zu controliren, dasselbe zu bestimmten Arbeiten anzuweisen, die rechtzeitige Anschaffung und richtige Verwendung der Unterhaltungs-Materialien anzuordnen und einen möglichst vollkommenen Zustand der ihnen anvertrauten Objekte herbeizuführen.

5. Gesetz vom 11 frimaire VII., qui détermine le mode administratif des recettes et dépenses départementales, municipales et communales (publ. Rudler XVII., 100—136):

§. II, 4: Les dépenses communales quant aux communes faisant partie d'un canton sont celles 1° de l'entretien du pavé pour les parties **qui ne sont pas grande route.**

6. Dekret vom 4. August 1811 und 31. Januar 1813 (oben abgedruckt bei §. XIV).

7. Verfassung des deutschen Reiches.

Artikel 4. Der Beaufsichtigung seitens des Reiches und der Gesetzgebung desselben unterliegen die nachstehenden Angelegenheiten:
Nr. 8 . . . . . die Herstellung von Landstraßen im Interesse der Landes-Vertheidigung und des allgemeinen Verkehres.

103. Unter Staatsstraßen versteht man diejenigen öffentlichen Straßen, deren Erbauung, Wiederherstellung und Unterhaltung dem Staate obliegt. Ihrer Natur und Bestimmung nach sind sie die großen Handels- und Heerstraßen, die eigentlichen internationalen Wege, deren Bedeutung aber nunmehr auf die Eisenbahnen übergegangen ist. Hält man diese Eigenschaft der Staatsstraßen fest, so muß man wohl sagen, daß unsere heutigen Staatsstraßen, d. h. die vom Staate erbauten und unterhaltenen Straßen, besonders angesichts der täglichen größeren Ausbreitung des Eisenbahnnetzes kaum mehr ihren ursprünglichen Charakter als Straßen des großen internationalen Verkehres (grandes routes im engeren Sinne, viae praetoriae, consulares) an sich tragen und daß ihre Bedeutung immer mehr abnimmt. Es wird mit der Vollendung des Haupteisenbahnnetzes ein Gebot der Billigkeit und Gerechtigkeit werden, unsere heutigen Staatsstraßen, weil immer mehr engeren Kreisen und Bezirken dienend, von der großen Gemeinschaft auf diese kleineren Kreise übergehen und von ihnen unterhalten zu lassen. Ueber die in der Pfalz bestehenden Staatsstraßen (deren Eintheilung in Klassen nach Artikel 1 des Dekretes vom 16. Dezember 1811 ist veraltet) gibt die Aufstellung im Kreisamtsblatte von 1845 Seite 396 nähern Aufschluß.

Nach Artikel 4 Nr. 8 der Reichsverfassung unterliegt der Gesetzgebung und Beaufsichtigung des Reiches auch die Herstellung von Landstraßen im Interesse der Landes-Vertheidigung und des allgemeinen Verkehres. Hiernach kann das Reich allgemein bindende Normen für die Herstellung von Straßen in den Bundesstaaten erlassen, soweit die Vertheidigung oder der allgemeine Verkehr in

Frage ist. Auch liegt es in der Befugniß des Reiches, wenn eines der beiden erwähnten Interessen in Frage kommt, in den Bundesstaaten Reichsstraßen herzustellen, die dann rechtlich in die Klasse der Staatsstraßen einzureihen sein werden.

104. Wenn auch der Staat im Allgemeinen verpflichtet ist, Straßen, welche dem großen internationalen Verkehre dienen, zu erbauen, so ist diese Verpflichtung doch nicht so zu verstehen, daß Dritten ein klagbares Recht in dieser Beziehung dem Staate gegenüber zustünde. Diese Verpflichtung hat vielmehr nur den Sinn, daß die öffentliche Verwaltung für die Herstellung von Staatsstraßen Sorge zu tragen hat, sobald die Interessen des internationalen Verkehres, denen diese Straßen hauptsächlich dienen sollen, dahin drängen. Dem Staate kann aber eine solche Last nicht aufgebürdet werden durch einen einfachen Beschluß einer Verwaltungsbehörde oder Verwaltungsstelle. Die Anerkennung und Erfüllung einer solchen Verpflichtung erfordert vielmehr bei dem Staate ein Gesetz, resp. die Einstellung einer Summe in das Staatsbudget zum Zwecke der Erbauung einer bestimmten Straße. Staatsstraßen können eintretenden Falles auch entstehen durch Uebernahme von Distrikts-, Gemeinde-, Privat-Straßen und durch Erhebung derselben in die Klasse der Staatsstraßen wegen des großen, eine internationale Natur annehmenden Verkehres; auch in diesem Falle müßte natürlich erst durch die gesetzgebenden Faktoren die Uebernahme ausgesprochen werden. Daß dem Staate auch die Unterhaltung der Straßen und ihres Zubehöres sowie die Erhaltung derselben in gutem und brauchbarem Zustande obliegt, ist selbstverständlich. Bezüglich des Wegräumens von Schnee ist diese Verpflichtung durch Regierungsausschreiben vom 20. Dezember 1848 (Amtsblatt Seite 704) besonders ausgesprochen. Wegen der Verpflichtung zur Reinhaltung der Ortstraversen überhaupt sind dabei die bezüglichen Ortspolizeibeschlüsse nach § 366, 10 des Strafgesetzbuches maßgebend.

Die Pflicht des Staates zur Herstellung und Unetrhaltung der Staatsstraßen erstreckt sich nach dem Gesetze vom 11 frimaire VII und nach den Dekreten vom 4. August 1811 und 31. Januar 1813 auch auf die die Gemeinden durchziehenden Staatsstraßenstrecken, die sog. Ortstraversen. Medicus Gemeinde-Ordnung Seite 84 sagt mit Recht, es werde an dieser Pflicht dadurch nichts geändert, daß Artikel 29 der Gemeinde-Ordnung die Unterhaltung der Ortsstraßen ohne Einschränkung den Gemeinden aufzubürden scheint. Insbesondere hat der Staat in den Traversen auch die Fußbänke und Trottoirs, (revers und accotemens) zu unterhalten, wie Garnier I., 344, Jousselin II., 483 und Dufour VII., 390 mit Recht bemerken, jedoch mit nachfolgender Beschränkung. Es kömmt nämlich öfter vor, daß an die Staatsstraßentraversen besonders breite Fußbänke (trottoirs),

Spaziergänge und öffentliche Plätze sich anschließen, welche vorwiegend dem örtlichen Verkehre und der örtlichen Bequemlichkeit dienen. In diesem Falle kann der Staat, den nur der durchgehende Verkehr angeht, zur Unterhaltung der übermäßig breiten Fußbänke oder Plätze nicht verpflichtet sein. Ist hier die Grenze zwischen Staat und Gemeinde nicht festgestellt, so hat die Distrikts-Verwaltungsbehörde zu entscheiden, welche bei ihren Entscheidungen die erwähnten Gesichtspunkte und insbesondere auch den längeren Besitzstand zu Grunde zu legen hat.*)

Es ist auch noch zu bemerken, daß ganz folgerichtig der Staat, sobald er die Traversen in ihrer ganzen Breite zu unterhalten hat, z. B. die Alignementpläne herstellen und alle mit dem Alignement zusammenhängenden Kosten und Entschädigungen bestreiten muß.

105. Die Herstellung der Staatsstraßen geschieht nach den durch die technischen Behörden des Staates festgesetzten Plänen und Kostenanschlägen in der Art, daß die Arbeiten durch diese Behörden selbst (in Regie) oder durch Unternehmer ausgeführt werden. Die kgl. Verordnung vom 23. Januar 1872 (Amtsblatt Seite 619) über die Organisation des Staats-Bauwesens hat staatliche Baubehörden in drei Abtheilungen aufgestellt: Die oberste Baubehörde, welche dem Staatsministerium des Innern einverleibt ist, die den Kreisregierungen beigegebenen Kreisbauräthe und technischen Assessoren und die Bauämter der einzelnen Bezirke als Vollzugsorgane (§. 1, 16 und 33 der k. Verordnung). Es versteht sich von selbst, daß beim Auftauchen von Schwierigkeiten privatrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Natur in Folge oder während der Bauten die betreffenden richterlichen und administrativen Behörden nach Maßgabe der im „allgemeinen Theile“ gegebenen Entwickelungen thätig werden. (§. 36 der kgl. Verordnung vom 23. Januar 1872 oben.) Wenn auch den oberen Baubehörden, den Bürgermeistern, Distrikts-Verwaltungsbehörden und der k. Kreisregierung gewisse Pflichten der Ueberwachung des Zustandes der Staatsstraßen und eine periodische Bereisung derselben zur Pflicht gemacht ist und zwar in Artikel 57 bis 60 des Dekretes vom 16. Dezember 1811 (zur Beachtung eingeschärft durch Regierungs-Ausschreiben vom 29. August 1838, Amtsblatt Seite 366), so obliegt doch, insbesondere nach §. 40 der kgl. Verordnung vom 23. Januar 1872, die Hauptverpflichtung den Bauämtern. Dieselben haben die Instandhaltung der Straßen nach den maßgebenden Kostenanschlägen zu überwachen, für die Unterhaltung und den guten Zustand derselben Sorge zu tragen, Eingriffe in das Straßen-

---

*) Vergleiche Dufour VII., 291, Proudhon I., 203 und eine dort abgedruckte Entscheidung des franz. Staatsrathes vom 26. August 1836.

eigenthum zu verhüten und das Interesse des Staates sowie des öffentlichen Verkehres nach allen Richtungen wahrzunehmen. Da die Baubehörden gerichtliche Hilfspolizeibeamte für die Straßenpolizei sind (siehe Nr. 102), so haben sie bei Zuwiderhandlungen Strafprotokolle zu errichten und der Staatsanwaltschaft einzureichen. Sie haben die durch die Contravention der Straße oder ihrem Zubehör etwa verursachten Beschädigungen sogleich ausbessern zu lassen. Ueber die Zuständigkeit der Bauämter in den Fällen der Artikel 16, 20 und 105 des Polizeistraf-Gesetzbuches ist oben unter Nr. 98 und 99 das Nöthige bemerkt worden und möge auch noch im Allgemeinen das allerdings theilweise veraltete Ausschreiben der Kreisregierung vom 9. Mai 1818 (Amtsblatt Seite 791) angeführt werden.

Als Hilfsorgane sind der Baubehörde für die Staatsstraßen unterstellt die durch die Kreisregierung anzustellenden Straßenwärter (Brückenwärter) (cantonniers), welche als Hilfspolizeibeamte (siehe Nr. 102) auf der ihnen zur Begehung zugewiesenen Strecke die Straßencontraventionen zu protokolliren, im Uebrigen aber die Straßen nach Anleitung ihrer Vorgesetzten zu überwachen und für den guten Stand derselben Sorge zu tragen haben. Die Artikel 47 bis 56 des Dekretes vom 16. Dezember 1811 sind auf den Dienst der Straßenwärter im Allgemeinen nicht mehr anwendbar, da dieselben heute nicht mehr die Unterhaltung von Straßenstrecken im Akkord besorgen. Die Kreisregierung der Pfalz hat indessen unterm 17. November 1838 (Amtsblatt Seite 463) für die Straßenwärter eine durch neuere Gesetze seitdem in einigen Punkten modificirte Geschäftsweisung erlassen, deren §. 1 ihre Pflichten im Allgemeinen in folgender Weise zusammenfaßt:

> „Sie haben unter den Befehlen der ihnen vorgesetzten kgl. Baubeamten dafür zu sorgen, daß die ihnen zur Bearbeitung und Beaufsichtigung anvertrauten Straßenstrecken in jeder Jahreszeit in einem möglichst guten und fahrbaren Zustande sich befinden, und daß jede durch Elementarereignisse oder auch durch Muthwillen, Frevel oder Unachtsamkeit entstandene Beschädigung an der Straße oder an ihren Bestandtheilen sobald als thunlich beseitigt werde. Sie haben die von ihnen wahrgenommenen Ueberschreitungen der rücksichtlich der Straßen gegebenen polizeilichen Vorschriften nach Maßgabe der bestehenden Gesetze und Verordnungen zu constatiren und die gegen die Uebertreter errichteten Protokolle bei der competenten Behörde zur Aburtheilung in Vorlage zu bringen."

Hiebei ist noch anzuführen ein Ausschreiben des k. Staatsministeriums des Innern vom 28. Juni 1837 (Amtsblatt Seite 312 und oben Nr. 55), welches besondere Anweisungen bezüglich der Beseitigung des Straßenkothes gibt.

Vom Straßenpflaster wird unten bei den Gemeindewegen gehandelt werden. (Siehe Nr. 132.)

§. XVIII.

Von den Distriktsstraßen.

Gesetze.

1. Distriktsraths-Gesetz vom 28. Mai 1852.

Artikel 27. In Bezug auf die Bestreitung der Distriktslasten kommen insbesondere folgende Vorschriften zur Anwendung:

a. Jede Distriktsgemeinde ist verbunden, alle Leistungen zu bestreiten, welche ihr nach Gesetz, besondern Rechtstiteln oder in Folge der Beschlüsse des Distriktsrathes obliegen.

b. Als gesetzliche Distriktslasten sollen insbesondere angesehen und behandelt werden:

4. Die Anlegung und Unterhaltung von Distriktsstraßen . . . .

Ueber die Art und Weise der Erfüllung der unter Ziffer 1 bis 7 aufgezählten Verbindlichkeiten beschließt nach Maßgabe des Artikels 22 der Distriktsrath.

Artikel 28. Als Distriktsstraßen sollen nur jene Straßen erklärt sein, welchen eine besondere, jedoch nur auf den Distrikt beschränkte Wichtigkeit zukömmt.

Bei eingelegtem Widerspruche des Distriktsrathes entscheidet in erster Instanz in collegialer Berathung die vorgesetzte Kreisregierung und in zweiter und letzter Instanz das zuständige Staatsministerium.

Artikel 32. Dem Distriktsrathe ist vorbehalten, die Beitragsquoten für einzelne Gemeinden oder abgesonderte Gemarkungen je nach der Theilnahme an den Vortheilen der betreffenden Anstalt oder Einrichtung verschieden abzustufen.

Die deßfallsigen Beschlüsse des Distriktsrathes unterliegen der Genehmigung der vorgesetzten Kreisregierung.

2. Gesetz vom 23. Mai 1846, die Ausscheidung der Kreislasten von den Staatslasten und die Bildung der Kreisfonds betreffend (Amtsblatt vom Jahre 1846 Seite 241):

Artikel 2. In dem pfälzischen Kreise sollen noch insbesondere in Rücksicht auf die eigenthümlichen Institutionen und Anstalten desselben den Kreislasten beigezählt und dem Kreisfonds überwiesen bleiben:

8. Die Beiträge zum Unterhalt der Bezirkswege.

106. Das französische Recht kennt als Mittelglieder zwischen den Staats- und Gemeinde-Straßen noch die Departementsstraßen (Artikel 3 des Dekretes vom 16. Dezember 1811), welche ebenfalls zu den großen Straßen (grande voirie) zählen. In der Pfalz sind jedoch, auch während der französischen Herrschaft, Departemental- oder nach heutigem Sprachgebrauche Kreisstraßen nicht zu Stande gekommen. Das oben erwähnte Ausscheidungsgesetz vom Jahre 1846 kennt keine Departemental- oder Kreis-Straßen mehr und wenn das Landraths-Gesetz vom 28. Mai 1852 in Artikel 15 von Kreisstraßen spricht, so können nach Artikel I des Gesetzes über Ausscheidung der

Kreislasten 2c. nur solche Straßen verstanden sein, welche etwa freiwillig von den Kreisen hergestellt worden sind.

Da schon früher ein dringendes Bedürfniß vorlag, die nach dem soeben Gesagten bestehende große Lücke zwischen den Staats- und Gemeinde-Straßen auszufüllen, so arbeitete die Verwaltung darauf hin, größere, einem bedeutenderen Verkehre dienende Straßenzüge, deren Herstellung dem Staate nicht aufgebürdet werden konnte, durch die zunächst betheiligten Gemeinden unter dem Namen von Concurrenzstraßen (Bezirksstraßen) herstellen zu lassen. Sie vertreten etwa die Stelle der französischen Departementalstraßen und wurden stets den großen Straßen in rechtlicher Beziehung gleichgestellt und als solche behandelt, da unsere Gesetzgebung als Gegensatz gegen die großen Straßen nur die dem Lokalverkehre dienenden Gemeinde-Vizinal-Wege kennt.*) Solcher Concurrenzstraßen gab es im Jahre 1852 bei Schaffung der Distriktsräthe eine nicht geringe Zahl und es war naturgemäß der erste Act der neu geschaffenen Distriktsräthe, die besagten in dem betreffenden Distrikte (Kantone) gelegenen Straßen in die Klasse der Distriktsstraßen aufzunehmen.

107. Unter Distriktsstraßen versteht man daher jetzt solche Straßen, welche von dem Distrikte herzustellen und zu unterhalten sind, weil sie in Anbetracht des auf dieselben gewiesenen Verkehres ausschließlich oder doch wesentlich den Interessen eines Kantones (Distriktes) dienen. Wenn Artikel 28 des Gesetzes die Distriktsstraßen definirt als „Straßen, denen eine besondere, jedoch nur auf den Distrikt beschränkte Wichtigkeit zukömmt", so ist diese engere Definition nur für den Fall gegeben, wenn es sich um die Anwendung von Zwang zur Herstellung von ganz neuen Distriktsstraßenzügen handelt. Nur mit dieser Beschränkung möchten wir auch die Definition in der Abhandlung der Blätter für administrative Praxis, Band VI, Seite 81 und 97 gelten lassen. (Siehe Nr. 108.)

Auch bezüglich der Herstellung der Distriktsstraßen gilt der Grundsatz, daß Dritte kein förmliches, klagbares Recht auf Herstellung solcher Straßen haben: In erster Linie beschließt vielmehr über die Herstellung der Distriktsrath und unterliegt dieser Beschluß wie andere Distriktsraths-Beschlüsse einschließlich der für die Herstellung der Straße gefertigten Pläne und Kostenanschläge**) der Genehmigung der Kreisregierung. Bei Vertheilung der Kosten der Herstellung kann der Distriktsrath auf Grund des Artikels 32 des Distrikts-Raths-Gesetzes

*) Siehe auch oben Nr. 2.

**) Ueber die Befreiung der Pläne und Kostenanschläge und bezüglichen Acten vom Stempel und proportioneller Einregistrirung siehe Regierungs-Ausschreiben vom 7. November 1854 (Amtsblatt Seite 1196) und vom 1. Oktober 1855 (Amtsblatt Seite 1145).

(unter höherer Genehmigung) beschließen, daß einzelne Gemeinden oder abgesonderte Gemarkungen, welche einen besondern Vortheil aus der Herstellung einer Straße ziehen, mit höheren Beitragsquoten beigezogen werden und ist eine Einwilligung der auf diese Weise neben ihren gesetzlichen Beiträgen besonders zu belastenden Gemeinden nicht erforderlich.

Bezüglich der Herstellung, Unterhaltung und Pflasterung der Ortsraversen gilt dasselbe, was unter Nr. 104 und 105 bezüglich der Staatsstraßen bemerkt worden ist; auch hier können jedoch die betreffenden Gemeinden nach Artikel 32 des Gesetzes besonders belastet werden.

Nach Artikel 2, Nr. 8 des Gesetzes über die Ausscheidung der Kreislasten hat der Kreis jährliche Beiträge zum Unterhalte der Distriktsstraßen zu leisten, eine Bestimmung, die darauf beruht, daß die durch das Dekret vom 16. Dezember 1811, Artikel 16 bis 23 (règlement sur la construction et l'entretien des routes) geschaffenen Departementalstraßen bei uns nicht gebaut wurden und der Kreis deßhalb die Distrikte (frühere Straßenconcurrenzbezirke) entschädigen sollte, welche alle größeren Straßen (außer den Staatsstraßen) herstellen und somit eine ursprüngliche Kreislast mittragen. Die Summe, welche sich nach dem wechselnden Bedürfnisse zu richten hat, ist deßwegen keine durch das Gesetz fest bestimmte; gleichwohl ist sie seit mehreren Jahren dieselbe und beträgt der jährliche Beitrag des Kreises zur Zeit nach dem Landrathsprotokolle von 1871 (Amtsblatt Seite 1805) die Summe von 40,000 fl. Die Kreisgemeinde und der Staat leisten seit einigen Jahren auch zu Neubauten von Distriktsstraßen Beiträge, welche jedoch als freiwillige zu betrachten sind.

108. Ist der Fall gegeben, daß angesichts der bestehenden, respective veränderten Verkehrs-Bedürfnisse eine neue Distriktsstraße zu erbauen oder eine bestehende Straße, z. B. eine Staats- oder Gemeinde-Straße in die Klasse der Distriktsstraßen aufzunehmen ist und verweigert der Distriktsrath die Uebernahme oder den Bau der Straße, so ist die Kreisregierung nach Artikel 28 des Gesetzes und bei Vorhandensein der Voraussetzungen dieses Artikels*) ermächtigt, den Distriktsrath zum Baue oder zur Uebernahme der Straße anzuhalten.

Bei Fassung eines solchen Beschlusses muß nach Artikel 28 des Gesetzes in thatsächlicher Beziehung feststehen, daß die in Aussicht genommene Straße eine besondere, nur auf den Distrikt beschränkte Wichtigkeit habe, wie das Gesetz vorschreibt, d. h. daß die Straße nicht etwa als größere, internationale Verkehrsstraße dem Staate zu überbürden wäre; ferner muß feststehen, daß die Straße dem größten

*) S. Nr. 107.

oder doch einem großen Theile der Gemeinden des Distriktes als Verkehrsstraße diene, z. B. als Poststraße, als Straße, die einem großen Theile der Gemeinden als Zufuhrstraße zu einem Eisenbahnhofe dient, oder als Straße, auf der ein großer Theil der Gemeinden seine Erzeugnisse zu Markt bringt oder sich mit Materialien (z. B. Holz, Steinkohlen, Bausteinen u. drgl.) versorgt. Es bleibt der Kreisregierung bei Fassung ihres Beschlusses auch in diesem Falle vorbehalten, Gemeinden, welche aus der Straße besonderen Vortheil ziehen, nach Verhältniß gemäß Artikel 32 des Gesetzes besonders zu belasten. Wie bei allen Bescheiden über Distriktsrathsbeschlüsse hat die Kreisregierung nach collegialer Berathung zu beschließen und steht der Rekurs an das Staatsministerium innerhalb 14 Tagen offen (Artikel 38 des Gesetzes). Weigert sich der Distriktsrath, dem Beschlusse Folge zu leisten, die Pläne und Kostenanschläge zu fertigen, die Mittel zu bewilligen, so trifft die Kreisregierung die weiteren nöthigen Anordnungen und setzt insbesondere gemäß Artikel 29, Absatz 2 des Gesetzes die zur Bestreitung der Kosten nöthige Umlage in das Distriktsbudget von Amtswegen ein.

In technischer Beziehung sind hier noch die für die Erbauung und Unterhaltung der Distriktsstraßen vom k. Staatsministerium des Innern unterm 7. Januar 1845 erlassenen Vorschriften (Amtsblatt Seite 157) anzuführen.

109. Die Distriktsstraßen müssen stets in gutem, fahrbarem Zustande erhalten werden und steht es nach Artikel 29, Absatz 2 des Gesetzes der Kreisregierung zu, alles Nöthige anzuordnen, im Falle der Distriktsrath lässig sein sollte. Eine gute Unterhaltung von Kunststraßen ist in der Regel nur bei ständiger Aufsicht über dieselben und bei beständiger Begehung derselben möglich und es kann deßhalb die Kreisregierung, wenn der Distriktsrath säumig sein sollte, auch in dieser Beziehung (z. B. durch Anstellung von Straßenwärtern) Anordnungen treffen.

Da nach Artikel 16 des Gesetzes die Aufsicht auf die Distriktsanstalten eine Pflicht des Distriktsraths-Ausschusses ist, dem der Distriktsverwaltungsbeamte als Mitglied und ständiger Vorstand angehört, so obliegt diesem Ausschusse auch die Aufsicht und die Fürsorge für den Bau und die Unterhaltung der Distriktsstraßen nach Maßgabe der genehmigten Distriktsrathsbeschlüsse, Pläne und Kostenanschläge. Diese Aufsicht wird in der Regel in der Art ausgeübt, daß der Distriktsverwaltungsbeamte im Namen des Ausschusses die laufenden Geschäfte führt, die Straßen periodisch bereist, den technischen Organen Weisungen gibt und von ihnen Berichte empfängt. Als technischer Leiter des Straßenwesens ist für jeden Distrikt (oder für mehrere zusammen) ein auf Vorschlag des Bezirksamtes von der Kreisre-

gierung ernannter Bauschaffner aufgestellt, unter welchen die Straßenwärter gestellt sind. Bauschaffner und Straßenwärter*) haben bezüglich der Distriktsstraßen dieselben Verpflichtungen wie die Baubeamten und Staats-Straßenwärter bezüglich der Staatsstraßen. Sie haben für den guten Zustand der Straße zu sorgen. Als spezielle gerichtliche Hilfspolizeibeamte haben sie die Straßenpolizeicontraventionen zu protokolliren und die Protokolle dem Bezirksamte vorzulegen, welches dieselben der Staatsanwaltschaft übergibt und im Falle der Nothwendigkeit vorläufiger Einschreitungen und beim Vollzuge des die Verwaltung angehenden Theiles von Strafurtheilen (Artikel 16, 20 und 105 des Polizeistrafgesetzb.) das Nöthige verfügt. (Siehe Nr. 98 und 99.)

Schließlich sei noch bemerkt, daß das Gesetz vom 28. Mai 1852 dem Distriktsrathe keine straßenpolizeilichen Befugnisse übertragen hat, so daß demnach die allgemeinen Grundsätze hier zur Anwendung kommen. Wegen der Frage des Pflasters und der Fahrbarkeits-Erhaltung der Distriktsstraßen nach Artikel 29 des Polizeistrafgesetzbuches wird auf Nr. 130 und 132 verwiesen.

§. XIX.

Vom Leinpfade.

Gesetze und Verordnungen.

1. Ordonnanz vom Mai 1520.

Et d'autant que toute ancienneté sur et au long des bords et rivages des rivières tout comme elles se comportent et étendent de toutes parts, en quelque état que les eaux soient, hautes, basses ou moyennes, il doit y avoir 80 pieds de lez pour le trait des chevaux, trayant les nefs, bateaux et vaisseaux, tant montant qu'avalant par icelles et les marchandises y étant, ordonnons qu'on ne mette ou fasse mettre sur les dits rivages aucun empêchement et que chacun sur son heritage souffre, fasse ou maintienne convenablement le dit chemin de 80 pieds de lez pour le trait des dits chevaux.

2. Ordonnanz vom 13. August 1669, Titel 28, Artikel 7.

Les propriétaires d'heritages aboutissant aux rivières navigables laisseront le long des bords 24 pieds au moins de place en largeur pour le chemin royal et trait des chevaux sans qu'ils puissent planter arbres, ni tenir clôtures ou haies plus près que 30 pieds du côté que les bateaux se tirent et 10 pieds de l'autre

---

*) Siehe die Dienstes-Instruktion für die ersteren vom 8. November 1854 im Amtsblatt Seite 1185 und eine das Institut der Bauschaffner umfassende eingehende Abhandlung in den Blättern für administrative Praxis, Band VI, 129 und 157.

bord à peine de 150 livres d'amende, confiscation des arbres et d'être les contrevenans contraints à reparer et remettre le chemin en etat à leurs frais.

3. Arrêt du conseil vom 24. Juni 1777.

Art. 2. Enjoint Sa Majesté à tous propriétaires riverains de livrer 24 pieds de largeur pour le halage des bateaux et trait de chevaux le long des bords de la dite rivières de Marne et autres fleuves et rivières navigables, ainsi que sur les iles, où il en serait besoin sans pouvoir planter arbres, ni haies, tirer fossé, ni clôtures plus près des dits bords que de 30 pieds et où ils se trouveraient aucuns bâtimens, arbres, haies, clôtures ou fossés dans la dite largeur prescrite pour les chemins de halage d'un ou d'autre bord ordonne S. M. que lesdits bâtimens etc. seront abattus, démolis el enlevés et les fossés comblés par les propriétaires dans le terme d'un mois . . . . . Autorise S. M. tous les voituriers par eau et mariniers, le dit délai expiré, d'abattre et enlever les dits obstacles sur la permission des juges, qui en doivent connaitre, auxquels les dits voituriers et mariniers seront tenus de dénoncer les ouvrages nuisibles à la navigation; et pour dédommager les dits voituriers et mariniers de leurs peines et de leurs dépenses les objets qu'ils auront démolis et abattus leur appartiendront pour en disposer comme bon leur semble.

4. Dekret vom 13 nivose V, art. 1.

Les lois et règlemens de police sur le fait de la navigation et chemins de halage seront exécutés suivant leur forme et teneur.

5. Dekret vom 22. Januar 1808.

Art. 1. Les dispositions de l'article 7 du titre 28 de l'ordonnance de 1669 seront applicables à toutes les rivières navigables de l'empire, soit que la navigation y fût établie à cette époque, soit que le gouvernement se soit déterminé depuis ou se détermine aujourd'hui et à l'avenir à les rendre navigables.

Art. 2. En conséquence les propriétaires riverains, en quelque temps que la navigation ait été ou soit établie, sont tenus de laisser le passage pour le chemin de halage.

Art. 3. Il sera payé aux riverains des fleuves ou rivières, où la navigation n'existait pas et où elle s'établira, une indemnité proportionée au dommage qu'ils éprouveront; et cette indemnité sera évaluée conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre dernier.

Art. 4. L'administration pourra, lorsque le service n'en souffrira pas, restreindre la largeur des chemins de halage, notamment quand il y aura antérieurement des clôtures en haies vives, murailles ou travaux d'art ou des maisons à détruire.

6. Code civil.

Art. 556. . . . . . . L'alluvion profite au propriétaire riverain soit qu'il s'agisse d'un fleuve ou d'une rivière navigable, flottable ou non à la charge dans le premier cas, de laisser le marchepied ou chemin de halage conformément aux règlemens.

Art. 649 und 650. (Bereits unter §. IV abgedruckt.)

7. Gesetz über Benützung des Wassers vom 28. Mai 1852 (Amtsblatt Seite 515).

Artikel 2. Als öffentliche Flüsse werden diejenigen betrachtet, welche und soweit sie zur Schifffahrt oder zur Floßfahrt mit gebundenen Flössen dienen.

Die Nebenarme solcher Flüsse gelten, selbst wenn sie nicht der Schiff- oder Floßfahrt dienen, als öffentliche Gewässer, soweit nicht entgegenstehende Rechte erworben sind und unbeschadet der Bestimmungen des Artikel 33, Ziffer 3.*)

Flüsse, welche aufhören, zur Schiff- und Floßfahrt zu dienen, verlieren dadurch die Eigenschaft öffentlicher Gewässer nicht.

Artikel 3. Jeder Fluß oder jeder Theil eines solchen kann durch die Staatsregierung oder mit ihrer Bewilligung in einen öffentlichen umgewandelt werden, indem derselbe zur Schiff- oder Floßfahrt eingerichtet wird.

Artikel 20. Der Leinpfad ist von den Eigenthümern der am Ufer und erforderlichen Falles selbst der entfernter liegenden Grundstücke zu gestatten.

Die näheren Bestimmungen über die Richtung und Breite desselben hat die Verwaltungsbehörde zu treffen.

Vorbehaltlich bestehender Rechtsverhältnisse hat die Gestattung des Leinpfades an den vorhandenen öffentlichen Flüssen unentgeltlich zu geschehen.

In dem durch Artikel 3 bezeichneten Falle, sowie dann, wenn dem Flusse mittelst Durchstiches ein neues Bett gegeben wird, sind die betreffenden Eigenthümer für die Belastung der Ufergrundstücke mit dem Leinpfade zu entschädigen.

In gleicher Weise findet Entschädigung statt, wenn zur Herstellung des Leinpfades die Wegräumung von Gebäulichkeiten erfordert wird.

Bezüglich der Feststellung der Entschädigung finden die im Gesetze vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betreffend, enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Die Erhaltung des Leinpfades in brauchbarem Zustande liegt dem Staate ob, insoferne nicht durch besondere Rechtstitel etwas anderes festgesetzt ist.

Artikel 23, Absatz 1. Die Ausbreitung des Ufers durch allmähliges Anspülen fremder Erdtheile oder durch das Zurücktreten des Wassers wächst selbst in öffentlichen Flüssen dem Eigenthümer der das Ufer bildenden Grundstücke zu, unbeschadet der Belastung durch den Leinpfad (Artikel 20). . . . . .

Artikel 104, Absatz 1. Alle von dem gegenwärtigen Gesetze abweichenden Bestimmungen der bestehenden Gesetze und Verordnungen sind aufgehoben . . . . .

8. Gesetz über den Uferschutz und den Schutz gegen Ueberschwemmungen vom 28. Mai 1852 (Amtsblatt Seite 562).

Artikel 6. Die zum Schutze der an den Ufern hinziehenden Straßen und Eisenbahnen erforderlichen Vorrichtungen sind von den-

---

*) Dieser Artikel handelt von künstlich angelegten Kanälen.

jenigen herzustellen und zu unterhalten, welche die Straßen oder Eisenbahnen zu unterhalten haben.

9. Revidirte Rheinschifffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868, Amtsblatt Seite 1729, aufrecht erhalten durch das Gesetz über die Einführung und den Vollzug des deutschen Strafgesetzbuches vom 26. Dezember 1871, Artikel 3, Nr. 16.

Artikel 28. Die vertragenden Theile machen sich, wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes . . . . . die vorhandenen Leinpfade in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten . . . . . .

Artikel 32. Zuwiderhandlungen gegen die von den Ufer-Regierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schifffahrtspolizeilichen Vorschriften sollen mit Geldbußen von zehn bis dreihundert Franken bestraft werden.

Artikel 33. Behufs gerichtlicher Verhandlung der im Artikel 34 erwähnten Gegenstände sollen in geeigneten, am Rhein oder in dessen Nähe belegenen Orten Rheinschifffahrts-Gerichte bestehen.

Die Ufer-Regierungen werden sich von den in ihren Gebieten vorhandenen Rheinschifffahrts-Gerichten und von den Veränderungen in Kenntniß setzen, welche rücksichtlich der Zahl, des Ortes oder des Sprengels derselben eintreten.

Artikel 34. Die Rheinschifffahrts-Gerichte sind competent:

I. In Strafsachen zur Untersuchung und Bestrafung aller Zuwiderhandlungen gegen die schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften.

II. in Civilsachen zur Entscheidung im summarischen Proceßverfahren über Klagen. . . .

b. Wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades . . . .

d. Wegen der den Eigenthümern der Zugpferde beim Heraufziehen der Schiffe zu Last gelegten Beschädigungen an Grundeigenthum.

10. Schifffahrts-Polizei- und Floß-Ordnung für den Rhein vom 17. Oktober 1868, Amtsblatt Seite 1795, aufrecht erhalten durch das Einführungs-Gesetz vom 26. Dezember 1871 Artikel 3, Nr. 16:

Artikel IX.

. . . 3. Bei Heraufziehung der Schiffe dürfen niemals mehr als drei Pferde an einem Stichseile gehen.

Artikel XX.

. . . . 5. Auf dem Leinpfade selbst dürfen keine Anlagen errichtet, noch Gegenstände gelagert werden, welche der Ausübung des Schiffszuges hinderlich sein würden.

Artikel XXXV. Auf Zuwiderhandlungen gegen die in gegenwärtiger Verordnung gegebenen Vorschriften kommt der Artikel 32 der revidirten Rheinschifffahrtsacte vom 17. Oktober 1868 in Anwendung.

110. Es wurde schon oben angedeutet (Nr. 22), daß außer den im allgemeinen Theile behandelten, zu Gunsten des öffentlichen Verkehres constituirten Servituten des öffentlichen Rechtes noch eine weitere Servitut existire, die des Leinpfades. Unter Leinpfad (chemin de

halage, marchepied, Ziehweg) versteht man eine zu Gunsten des Verkehres der öffentlichen Flüsse auf den benachbarten Grundstücken ruhende, öffentlichrechtliche Wegservitut mit dem Inhalte, daß die benachbarten Grundeigenthümer einen Weg zu Gunsten der die Schiffe und Flösse fortbewegenden resp. begleitenden Zugthiere und Menschen zu gestatten haben. Unter Flössen sind nach Artikel 66 des Wasserbenützungs-Gesetzes Absatz 2 auch einzelne Scheite zu verstehen, indem öffentliche Flüsse zur Holztriftung benützt werden können. Die Servitut ist geregelt im Allgemeinen hauptsächlich durch das Wasserbenützungs-Gesetz, für den Rhein speziell durch die Rheinschifffahrts-Verträge von 1831, erneuert 1868 und haben diese Gesetze, resp. Verträge fast ganz die auf gleichen Grundsätzen beruhenden, vorher in Geltung gewesenen französischen Gesetze ersetzt.

Einerseits hat aber Artikel 104 des Wasserbenützungs-Gesetzes nur die von diesem Gesetze abweichenden Bestimmungen der früheren Gesetze und Verordnungen aufgehoben und anderseits können auch die früheren Gesetze immer noch als Auslegungsbehelf benützt werden. Aus diesem Grunde sind auch die in der Pfalz vor 1852 in Geltung gewesenen Gesetze und Verordnungen an der Spitze dieses Paragraphen abgedruckt.

111. Da der Leinpfad zu Gunsten der öffentlichen Flüsse constituirt ist und diese nach Artikel 1 des Wasserbenützungs-Gesetzes Staatseigenthum sind, so ist dieser Servitutweg unstreitig den Staatsstraßen als besondere Art einzureihen und als ein Weg zu betrachten, der dem großen Straßenwesen angehört, wie denn auch die Ordonnanz von 1669 ihn chemin royal nannte und die französische Doctrin und Praxis ihn stets den Regeln der grande voirie unterworfen hat.*) Hiernach ist es auch ganz folgerichtig, wenn Artikel 20 des Wasserbenützungs-Gesetzes die Pflicht der Erhaltung des Leinpfades in brauchbarem Zustande dem Staate aufbürdet und wenn in Artikel 28 der Rheinschifffahrtsacte die vertragenden Staaten sich gegenseitig verpflichten, in ihren bezüglichen Gebieten die vorhandenen Leinpfade in guten Zustand zu setzen und darin zu unterhalten.

Was oben (siehe Nr. 105 u. f.) bezüglich der Verpflichtung zur Anlegung und Unterhaltung der Staatsstraßen überhaupt und wegen der für die Ueberwachung dieser Straßen zuständigen staatlichen Behörden bemerkt worden ist, muß auch auf den Leinpfad angewendet werden. Auch sind alle im allgemeinen Theile dieses Buches abgehandelten, auf die großen Straßen sich beziehenden Sätze für den Leinpfad giltig, insoweit nicht die Natur des Weges als bloßen Servitutweges der Anwendung im

*) Vergleiche Gesetz vom 29 floreal X, Artikel 1, Dufour IV, Seite 332 und Macarel III, 186.

Wege steht oder insoferne nicht in den folgenden Auseinandersetzungen eine Abweichung hervorgehoben sein wird. Auf den Leinpfad als öffentlichen Weg und als eine Art der servitudes d'utilité publique sind überdieß alle oben in §. III und IV abgehandelten Grundsätze anzuwenden, sowohl in materieller Beziehung, als bezüglich der Frage der Zuständigkeit der bei derartigen Servitut-Streitigkeiten thätig werdenden Behörden. Diese Grundsätze hat insbesondere Artikel 20 des Wasserbenützungs-Gesetzes noch erweitert, indem hiernach die Verwaltungsbehörde (d. h. nach Artikel 92 und 93 dieses Gesetzes die Distriktsverwaltungsbehörde unter Vorbehalt der Berufung innerhalb 30 Tagen an die collegialisch in letzter Instanz entscheidende Kreisregierung) über die Richtung und Breite des Leinpfades nicht allein in Streitfällen entscheidet, sondern auch je nach Belieben und Bedürfniß Bestimmung trifft.

112. Als das praedium dominans muß man bei unserer Servitut den Fluß als Wasserstraße annehmen, zu deren Benützung der Leinpfad erfordert wird. Nur für öffentliche Flüsse darf der Leinpfad gefordert werden und als öffentliche Flüsse sind nach Artikel 2 des Wasserbenützungsgesetzes diejenigen zu betrachten, welche und soweit sie zur Schifffahrt oder zur Floßfahrt mit gebundenen Flößen dienen. Selbst für solche Flüsse, welche die Verwaltung erst zu öffentlichen umwandelt, indem dieselben zur Schiff- und Floß-Fahrt eingerichtet werden, oder für Flußarme, welche durch künstliche Durchstechung entstehen, ist der Leinpfad nach Artikel 3 und 20, Absatz 4 des Gesetzes zu gestatten. Da das Gesetz hiernach den Leinpfad nur für öffentliche Flüsse gestattet und für Privatflüsse, die die Verwaltung zu öffentlichen gemacht hat, so ist die Servitut des Leinpfades als gesetzliche Servitut ausgeschlossen zu Gunsten künstlicher Kanäle, welche ihren Leinpfad auf dem Wege der Zwangsentäußerung sich zu verschaffen haben.*)

113. Bei der Ausübung unserer Servitut macht es keinen Unterschied, ob die Menschen und Thiere mit dem Fortbewegen irgendwie beschäftigt sind oder ob sie nach geleisteter Arbeit nach ihrem Domizile zurückkehren. Der Eigenthümer des belasteten Landes oder ein an der Parzelle sonstwie berechtigter Dritter darf keinerlei Arbeiten darauf vornehmen oder keinerlei Vorrichtungen anbringen, die die Ausübung der Dienstbarkeit erschweren oder unmöglich machen, und zwar nach Analogie des Artikel 701 code civil und nach Artikel XX, 5 der Schifffahrts-Polizei-Ordnung für den Rhein. Insbesondere dürfen auf der belasteten Parzelle keine Bauten errichtet, keine Pflanzungen vorgenommen werden, so wenig als der Eigenthümer etwa festgewachsenen Rasen wegnehmen oder auf der Parzelle Gegenstände

*) Vergleiche auch Dufour IV, Seite 341 und unten Nr. 119.

lagern darf. Ueber diese und ähnliche Fälle mögen verglichen werden Cotelle III., 493, 494, Jousselin II., 195 und Proudhon III., 107. Gleichwie der Eigenthümer nichts thun kann, was die Rechte des Staates beeinträchtigt, dürfen aber auch die Servitutberechtigten den Leinpfad nur bestimmungsgemäß benützen. In diesem Benützungsrechte liegt in Anwendung des Artikel 697 code civil das Recht, den Leinpfad zu den Zwecken, denen er dient, herzurichten, insbesondere denselben kunstmäßig herzustellen, zu pflastern, zu chaussiren und mit Allem zu versehen, was zur Sicherung des Weges und zum Ziehen der Schiffe nöthig ist.*) Zu anderen Zwecken darf der Leinpfad**) nicht benützt, er darf insbesondere nicht dem öffentlichen Wagen- oder Fuß-Verkehre zugänglich gemacht werden. Mit Recht hat daher auch die französische Doctrin und Praxis stets gefolgert, daß ein Eigenthümer, welcher einen Ausgang von seinen Grundstücken nur vermittelst des Leinpfades habe, als im Sinne des Artikels 682 code civil eingeschlossen anzusehen sei, da er den Leinpfad nicht als Weg benützen dürfe. Hierüber sind zu vergleichen Garnier I., 50, Proudhon II., 1009, III., 213, Cotelle III., 495 und das dort abgedruckte Cassations-Urtheil vom 19. Januar 1825. Selbst die Schiffer dürfen den Leinpfad, Nothfälle ausgenommen (z. B. Artikel 8 des Wasserbenützungs-Gesetzes) nicht zum Niederlegen ihrer Waaren benützen oder ihre Schiffe daran befestigen, gleichwie auch die Fischer denselben nur benützen dürfen zum Ziehen der Kähne, nicht aber zum Aufstapeln der Fische und zum Trocknen der Netze. Diese aus der Natur der Leinpfad-Servitut abgeleiteten Folgerungen lassen sich auch noch dadurch begründen, daß der Satz des römischen Rechtes »riparum publicus est usus« durch Artikel 18 des Wasserbenützungs-Gesetzes ausdrücklich beseitigt ist, wornach die Ufer der öffentlichen Flüsse den angrenzenden Eigenthümern gehören. Hierüber ist insbesondere zu vergleichen: Dufour IV., 325 bis 329, Proudhon III., 111, 112, Garnier I., Seite 50, sowie das dort abgedruckte ausführliche Staatsraths-Gutachten vom 8 messidor XIII, die dort Seite 55 abgedruckte Entscheidung des französischen Staatsrathes vom 26. August 1818, Pözl Seite 81 und endlich dagegen Macarel III., 178 bis 180, welcher ohne Angabe eines Grundes den Leinpfad auch als Fußweg gestatten und den Fischern das Trocknen der Netze erlauben will.

114. Die Rolle des praedium serviens bei unserer Servitut spielen die am Ufer des Flusses und erforderlichen Falles selbst die ferner gelegenen Grundstücke. Hiermit ist der Verwaltung ein sehr

*) Vgl. Proudhon III., 105.
**) Vgl. code civil, Art. 702.

großer Spielraum gegeben. Dieselbe wird jedoch möglichst die Nähe des Flusses aufsuchen und den Leinpfad nur dann nicht unmittelbar neben den Fluß legen, wenn z. B. eine sehr schwierige Herstellung des Weges für die Zurückverlegung spricht,*) gleichwie die Verwaltung z. B. auch umgekehrt einen am Flusse hinziehenden, bereits bestehenden, öffentlichen Weg nur dann als Leinpfad benützen wird, wenn die allgemeinen Verhältnisse und die Breite, sowie die Frequenz des Weges dieß gestatten.**)

Während die französische Gesetzgebung (Ordonnanz von 1669) die Breite des Leinpfades fest bestimmte, nämlich 24 Fuß für den eigentlichen Ziehweg (chemin de halage) und 10 Fuß für den auf der entgegengesetzten Seite des Flusses befindlichen Fußweg (marchepied, chemin de contrehalage), ist diese Bestimmung nach Artikel 20 des Wasserbenützungs-Gesetzes ganz dem Ermessen der Verwaltung anheimgegeben, welche nach Maßgabe des vorhandenen Bedürfnisses die Richtung, d. h. die Lage, sowie die Breite des Leinpfades bestimmt und insbesondere auch befugt ist, auf beiden Ufern des Flusses***) sowie auf dessen Inseln Leinpfade zu beanspruchen und dem Verkehre zu überweisen.†) Bei Bildung von Alluvionen ist die Verwaltung nach Artikel 20 des Wasserbenützungs-Gesetzes berechtigt, den Leinpfad vorzulegen, während ihr bei Landabreißungen ebenso das Recht zusteht, den Leinpfad mehr zurückzuverlegen. Hiebei steht der Verwaltung zur Anlage des Leinpfades das benachbarte Grundeigenthum immer zur Verfügung und kann kein Eigenthümer etwa sich auf Verjährung berufen, wenn nach längerer Zeit in Folge veränderter Verhältnisse der Leinpfad auf dessen Eigenthum verlegt wird. (Dufour IV., 343.)

115. Wir haben oben unter Nr. 23 u. f. erörtert, daß für die öffentlich-rechtlichen, gesetzlichen Servituten keine Entschädigung geschuldet sei und diesen Grundsatz wendet auch das Wasserbenützungs-Gesetz in Artikel 20 an, wenn dort gesagt ist, daß „vorbehaltlich besonderer Rechtsverhältnisse (Verträge u. drgl.) die Gestattung des Leinpfades an den vorhandenen öffentlichen Flüssen unentgeltlich zu geschehen habe." Es ist hiebei gleichgültig, ob ein Leinpfad früher schon bestanden hat oder nicht,††) oder ob der ursprünglich schiffbare Fluß eine Zeit lang nicht schiffbar war und dann wieder schiffbar wird.†††) Diese unentgeltliche Ueberlassung des Leinpfades versteht sich nicht

*) Dufour IV., 342.

**) Macarel III., 187.

***) Dufour IV., 334.

†) Dufour IV., 338, Proudhon III., 119 und Pözl Seite 79.

††) Pözl S. 78.

†††) Staatsraths-Entscheidung vom 5. August 1829 bei Ledru-Rollin IV., 749.

allein für den Eigenthümer des belasteten Grundstückes, sondern auch für Dritte dinglich oder sonstwie berechtigte. Der Umstand, daß der bestehende Leinpfad z. B. durch das Wasser abgerissen worden ist, berechtigt den Eigenthümer, auf dessen Land der neue Pfad zu liegen kommt, nicht zu einem Entschädigungs-Anspruche, da er wegen der Lage seines Grundstückes in der Nähe des Flusses mit der Servitut belastet ist.*) Die Frage, ob Entschädigung geschuldet sei, wenn bei der Nothwendigkeit der Einräumung eines neuen Leinpfades die Wegräumung von Gebäulichkeiten erforderlich werde, war in der französischen Jurisprudenz streitig.**) Das Wasserbenützungs-Gesetz von 1852, Artikel 20, hat eine Ausnahme von der Regel gemacht und hier zu Gunsten der Eigenthümer für die Entschädigung entschieden.

116. Ist nach dem Vorausgeschickten für die Gestattung des Leinpfades an bereits bestehenden, öffentlichen Flüssen nur in dem vorhin bezeichneten Ausnahmsfalle Entschädigung geschuldet, so verhält sich dieß anders, wenn dem Flusse mittelst Durchstiches ein ganz neues Bett gegeben oder wenn ein Fluß oder ein Theil eines solchen durch die Staatsregierung oder mit ihrer Bewilligung in einen öffentlichen umgewandelt wird, indem man ihn zur Schifffahrt oder Floßfahrt einrichtet. Auch in diesem Falle bestimmt die Verwaltungsbehörde nach Bedürfniß die Breite und Richtung des Leinpfades. Die betreffenden Eigenthümer (d. h. auch dinglich und sonst berechtigte Dritte) sind jedoch in diesem Falle, wo es sich gewissermaßen um Anlage einer Wasserstraße durch Kunst handelt, zu entschädigen nach dem Dekret vom 22. Januar 1808, jetzt nach Artikel 20 und 3 des Wasserbenützungs-Gesetzes. Da die Gewährung von Entschädigungen für Gestattung des Leinpfades die Ausnahme bildet, so ist für den Fall der Schiffbarmachung des Armes eines öffentlichen Flusses keine bezügliche Entschädigung geschuldet.***) Bezüglich der Feststellung der Entschädigung finden nach Artikel 20 des Wasserbenützungs-Gesetzes die im Gesetze vom 17. November 1837 über Zwangsabtretung enthaltenen Bestimmungen Anwendung. Uebrigens ist die Entschädigung nicht im Voraus zu zahlen, da das die Vorauszahlung verfügende Expropriationsgesetz nur bei Feststellung der Entschädigung maßgebend ist.†) Auch ist festzuhalten, daß über die Frage, ob Entschädigung zu leisten sei, nach den oben unter Nr. 24 und 25 entwickelten Grundsätzen durch die Verwaltung zu entscheiden ist, da diese Entscheidung mit der Frage zusammenfällt, ob die gesetzliche

*) Dufour IV., 344, Jousselin II., 185, Proudhon III., 118, Pözl, 79.

**) Vergleiche Jousselin II., 185 und Proudhon III., 18.

***) Pözl S. 79.

†) Dufour IV., 340, Pözl Seite 80.

öffentlich-rechtliche Servitut des Leinpfades gegeben sei oder ob ein erst privatrechtlich erworbener Leinpfad (Artikel 20, Absatz 4 und Artikel 10) in Frage komme. Die Gerichte haben nach Artikel 20 nur über die Höhe der Entschädigung zu entscheiden, dieselbe festzustellen.

117. Wir haben oben unter Nr. 111 bereits bemerkt, daß die im allgemeinen Theile enthaltenen Bestimmungen über die großen Straßen auch auf den Leinpfad anwendbar seien. Gleichwohl sind über die Anwendung einiger dieser allgemeinen Grundsätze Zweifel aufgetaucht, welche jetzt, nachdem wir den Leinpfad kennen gelernt haben, besprochen werden sollen. Vor Allem ist es nach der französischen Jurisprudenz zweifelhaft, ob die Bestimmungen bezüglich der Baulinie (Alignement) auf den Leinpfad anwendbar sind.

Während Jousselin II., 197 die Frage unentschieden läßt, aber angibt, daß die Mehrzahl der Schriftsteller für die Anwendung der Bestimmungen sich aussprechen, spricht sich Dufour IV., 333 gegen die Anwendbarkeit aus, da es sich hier nur um einen Servitutweg handle und das Eigenthum dem Angrenzer bleibe. Proudhon III., 118 und Cotelle III., 224 sprechen sich dagegen wieder für die Anwendbarkeit aus. Der Artikel 102 des Polizeistrafgesetzbuches spricht von der Nothwendigkeit der Absteckung der Baulinie an einer Staatsstraße. Der Leinpfad ist aber, wenigstens im weiteren Sinne, eine Staatsstraße. Zudem ist die ratio legis des Erfordernisses der Baulinie, nämlich die Abgrenzung des Weges, die Verhütung von dauernden Eingriffen in die Straße, die Bezweckung einer billigern Erwerbung der etwa in die Linie fallenden Gebäude, beim Leinpfade so gut vorhanden, wie bei gewöhnlichen Straßen; auch ist der Umstand, daß der Leinpfad ein Servitutweg ist, unerheblich, da es eben so nothwendig ist, für einen Servitutweg eine bestimmte Grenze zu haben, als für einen Eigenthumsweg. Endlich steht wohl auch der Passus des Artikel 20 des Wasserbenützungs-Gesetzes nicht im Wege, woselbst von Wegräumung von Gebäulichkeiten für Herstellung des Leinpfades die Rede ist. Zufolge des Alignement nämlich werden nach Artikel 50 des Gesetzes vom 16. September 1807 die Gebäude oder vielmehr die von ihnen eingenommene Fläche erst dann zur Straße gezogen, wenn die Gebäude ohne Zuthun der Verwaltungsbehörde zerstört sind.

Eine weitere Frage betrifft die Baumpflanzungen. Hier unterliegt es keinem Zweifel, daß die im „allgemeinen Theile" entwickelten Sätze maßgebend sind, nachdem Artikel 2 des Einführungs-Gesetzes zu den Strafgesetzbüchern von 1861 das mit Strafe bedrohte Verbot der Ordonnanz von 1669, Bäume näher als 30 Fuß vom Leinpfad zu setzen, beseitigt hat. Bäume auf den Leinpfad zu setzen muß der

Verwaltung wohl erlaubt sein, insoweit dieselben zum Dienste des Pfades (z. B. zur Befestigung des Ufers und somit des Weges, zum Andeuten der Wegrichtung bei Hochwasser) nöthig sind.

Die unter §. XIII entwickelten Sätze bezüglich des Beitrages der Grundbesitzer zur Straßenherstellung wegen Werthserhöhung sind auch bei Herstellung des Leinpfades anwendbar.*) Wir haben gesehen (siehe Nr. 18), daß bei den gewöhnlichen öffentlichen Eigenthumswegen Dritte auf privatrechtliche Titel hin, wenn sie beweisen, Eigenthums- oder sonstige Rechte an der Wegfläche besessen zu haben, nur auf Entschädigung klagen können und daß denselben durch die Gerichte niemals Eigenthums- oder sonstige eine Einwirkung auf die Wegfläche gestattende Rechte zugesprochen werden dürfen. Anders bei dem Leinpfade, der nur Servitutweg ist. Hier ist dem angeblichen Eigenthümer eine Eigenthumsklage gestattet, da das Eigenthum als solches in Folge des Gebrauches der Fläche als Weg für die Verwaltung nicht beansprucht wird. Eine Negatorienklage gegenüber der Verwaltung wegen der Servitut des Leinpfades könnte indessen der Eigenthümer bei Gericht nicht vorbringen, da hier die Leinpfad-Servitut selbst in Frage kömmt, über deren Bestand und Inhalt die Verwaltung erkennt. Servitutklagen von Seite Dritter gegen den Eigenthümer wegen der ersteren angeblich auf die Fläche zustehenden Privatservituten können dagegen die Gerichte verhandeln.**) Sollten freilich die Privatservituten der Ausübung der Leinpfadservitut hinderlich sein, so haben die nachher zu besprechenden Rheinschifffahrtsgerichte zu erkennen und die Ausübung derselben zu untersagen, da die Servitut des Leinpfades den Privatrechten vorgeht und sowohl durch den Eigenthümer als durch dritte Berechtigte — das Gesetz macht keinen Unterschied — zu gestatten ist.

118. Da in der Pfalz nur der Rhein als öffentlicher Fluß existirt, so werden wir in dieser Nummer, wie wir es schon in den letzten Zeilen der vorigen Nummer gethan haben, immer so sprechen, als seien die Rheinschifffahrts-Verträge, welche natürlich nur für den Leinpfad am Rheine maßgebend sind, für jeden Leinpfad maßgebend.

Zum Schutze des Leinpfades am Rheine bestehen nämlich besondere Strafbestimmungen, welche in den oben abgedruckten Artikeln IX, 3 und XX, 5 der Schifffahrts-Polizei- und Floß-Ordnung für den Rhein enthalten sind. Ueber diese speziellen Uebertretungen erkennen nach Artikel 35 dieser Ordnung und Artikel 32 der Rheinschifffahrts-Acte, welcher Artikel Geldbußen von 10 bis 300 Francs festsetzt, die durch Artikel 34 und 38 dieser Acte geschaffenen Rhein-

*) Jousselin II., 203.

**) Vergleiche Garnier I., 203, Serrigny compet 429, Jousselin II., 199, Staatsrathsbeschluß vom 13. Juni 1821, Ledru-Rollin III., 280.

schifffahrts-Gerichte. Als solche Gerichte sind im Vollzuge des Artikel 33 dieser Acte durch die königl. Verordnung vom 31. Mai 1836*) bezeichnet die Landgerichte zu Kandel, Germersheim, Speyer, Mutterstadt (jetzt Ludwigshafen) und Frankenthal, jedes Gericht für die seinem Kantone angewiesene Uferstrecke, während in Berufungsfällen in letzter Instanz die Bezirksgerichte zu Landau und Frankenthal über die Urtheile der ihnen unterstellten Landgerichte erkennen oder alternativ nach Artikel 37, 43, 44, 45c und 46 der Rheinschifffahrts-Acte die Rheinschifffahrts-Commission. Das Verfahren vor diesen Gerichten ist besonders geregelt durch Artikel 34 bis 40 der Rheinschifffahrts-Acte und ist hier noch zu erwähnen ein hierher gehöriges Ausschreiben der königl. Regierungsfinanzkammer vom 15. April 1846 (Amtsblatt Seite 157). Die erwähnten Rheinschifffahrts-Gerichte erkennen im summarischen Verfahren nach Artikel 34 II b auch als Civilgerichte „wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades". Es ist dieß offenbar der am Ende von Nr. 117 vorgesehene Fall, in welchem ohne die Bestimmungen der Rheinschifffahrtsacte die Verwaltung als Richter über das domaine public entscheiden würde. Die Rheinschifffahrts-Gerichte entscheiden nach Artikel 34 II ferner „wegen der den Eigenthümern der Zugpferde beim Heraufziehen der Schiffe zu Last gelegten Beschädigungen an Grundeigenthum". Für diese und andere Beschädigungen, wie dieselben in Artikel 21 des Wasserbenützungs-Gesetzes aufgeführt sind, haften nach diesem Artikel die Urheber und Dienstherrn solidarisch. (Artikel 1384 code civil.)

Es ist selbstverständlich, daß in allen den Rheinschifffahrts-Gerichten nicht ausdrücklich überwiesenen Gegenständen die gewöhnlichen Straf- und Civilgerichte resp. die Verwaltungsbehörden zu entscheiden haben (z. B. Zerstörung von auf dem Leinpfade stehenden Bäumen, Civilklagen wie sie unter Nr. 117 aufgeführt sind u. s. w.**).

119. Auf die Leinpfade der künstlichen Kanäle, d. h. derjenigen schiff- und floßbaren Wasserläufe, welche keine öffentlichen Flüsse sind und weder dadurch entstanden sind, daß einem Flusse mittelst Durchstiches ein neues Bett gegeben wurde, noch dadurch, daß ein Privatfluß in einen öffentlichen umgewandelt worden ist (Artikel 20, Absatz 4 und Artikel 3 des Wasserbenützungs-Gesetzes) finden die

---

*) Amtsblatt Seite 362.

**) Den Schutz der Bäume speziell bezweckt eine oberpolizeiliche Vorschrift der Kreisregierung vom 7. Oktober 1870 (Amtsblatt Seite 1524); auch das Schlußprotokoll zu der Rheinschifffahrts-Acte (Artikel 32) Amtsblatt 1869 Seite 1759 setzt voraus, daß zum Schutze des Leinpfades noch andere, in den Gesetzen einzelner Staaten enthaltene Strafbestimmungen bestehen können.

Bestimmungen über den gesetzlichen Leinpfad, wie sie bisher entwickelt worden sind, keine Anwendung.*) Der Leinpfad muß in diesem Falle, wie schon oben bemerkt (Nr. 112) auf dem Wege der Expropriation erworben werden und steht, soferne die Kanäle vom Staate erbaut sind, unter der Herrschaft der für die Unterhaltung der Staatsstraßen gegebenen Bestimmungen. Auch stehen solche Leinpfade unter dem Schutze der gemäß Artikel 97 des Polizeistrafgesetzbuches zu erlassenden oberpolizeilichen Vorschriften; für den Frankenthaler Kanal, den einzigen in der Pfalz, besteht eine Kanalordnung vom 27. Juni 1844, enthalten im Amtsblatt Seite 253, welche in §. 2 den Leinpfad behandelt.

Schließlich sei noch erwähnt, daß nach Artikel 6 des Gesetzes über den Uferschutz vom 28. Mai 1852 (Amtsblatt Seite 562) die zum Schutze der an den Ufern öffentlicher Flüsse hinziehenden Straßen und Eisenbahnen erforderlichen Vorrichtungen nicht (wie dies sonst Regel ist) durch den Kreis, sondern durch die Straßeneigenthümer herzustellen sind.

§. XX.

Vom Flößerpfade.

Gesetze und Verordnungen.

1. Ordonnanz vom Dezember 1672, Artikel 7, Capitel XVII.

Afin que le flottage des bois à bûches perdues puisse être plus commodement fait, les propriètaires des héritages étant des deux cotés des rivières et ruisseaux sont tenus de laisser un chemin de quatre pieds**) pour le passage des ouvriers préposés par les marchands pour pousser aval l'eau les dits bois.

2. Arrêté vom 14 nivose V (nicht im bulletin des bois erschienen).

Art. 3. Seront également tenus tous propriétaires d'héritages aboutissant aux rivières et ruisseaux flottables à bûches perdues, de laisser le long des bords quatre pieds pour le passage des employés à la conduite des flots.

3. Wasserbenützungs-Gesetz vom 28. Mai 1852.

Artikel 66. Triftgewässer sind jene Flüsse und Bäche, welche der Flößerei mit Bloch- und Scheitholz dienen . . . . Die Flößerei kann sowohl in öffentlichen Flüssen, als in Privatflüssen und Bächen (Artikel 39 und 40) ausgeübt werden, ohne daß letztere hiedurch an ihrer Eigenschaft als Privatgewässer eine Aenderung erleiden.

---

*) Pözl Seite 81.

**) Nach Macarel III., 180 und Proudhon III., 260 sind 4 pieds = 1,30 m. Siehe auch über die Maße code civil Art. 663.

Artikel 67. Bei allen Triebgewässern sind die Ufereigenthümer verpflichtet: 2. Die zur Beförderung der Floßhölzer nöthige Betretung des Ufers und den Flößerpfad in der üblichen Breite ohne Entschädigung zu dulden, insoferne ein Anspruch hierauf nicht durch ein erworbenes Recht bereits begründet ist.

Artikel 68. Wo nicht durch Lokalverordnungen, Herkommen, besondere Rechtstitel oder Verjährung ausschließende Rechte zur Benützung der Triftgewässer oder bestimmte Beschränkungen in der Ausübung der Flößerei bestehen, ist diese Jedermann gestattet, jedoch unter Beobachtung der zur Regulirung dieses Gebrauches bestehenden oder von der Staatsregierung zu erlassenden Anordnungen.

Artikel 72. Soweit nicht erworbene Rechte entgegenstehen, können für die Benützung der zur Flößerei dienenden Vorrichtungen entsprechende Gebühren erhoben werden.

Artikel 69. Für Beschädigungen, welche den Ufereigenthümern, den Besitzern von Triebwerken und andern Betheiligten durch die Ausübung der Flößerei unmittelbar verursacht werden, sind, insoweit bereits erworbene Rechte nicht entgegenstehen oder die Beschädigungen nicht als eine natürliche Folge versäumter Unterhaltung der Ufer oder Triebwerke u. s. w. erscheinen, diejenigen ersatzpflichtig, welche die Flößerei ausüben. Die Festsetzung der Entschädigung geschieht in Ermangelung gütlicher Uebereinkunft durch die Gerichte.

Artikel 70. Jeder Fluß oder Bach kann durch die Staatsregierung oder mit ihrer Bewilligung durch Dritte zur Flößerei mit Bloch- oder Scheitholz neu bestimmt und eingerichtet werden.

Es finden dabei die Bestimmungen des Artikel 5 (oben unter §. VIII abgedruckt) Anwendung.

120. Eine weitere servitude d'utilité publique*) ist die Servitut des Flößerpfades (marchepied, sentier de flottage), welche darin besteht, daß zu Gunsten der Beförderung der Floßhölzer auf den zur Flößerei von Bloch- und Scheitholz dienenden Triftgewässern die angrenzenden Eigenthümer für die die Hölzer begleitende Mannschaft einen Pfad dulden müssen, sowie auch die sonst etwa nöthige Betretung des Landes (z. B. bei Austreten der Hölzer aus dem Bache) zu gestatten haben. Es kommen hier die unter Nr. 113 für den Leinpfad entwickelten Grundsätze analog zur Anwendung.**)

Als praedium dominans ist auch hier, wie beim Leinpfade (siehe Nr. 112) der Fluß, respective der Bach zu betrachten. Bächen oder Flüssen, welche erst zur Flößerei eingerichtet werden sollen, steht der Flößerpfad als gesetzliche Dienstbarkeit nicht unentgeltlich zu und muß diese Dienstbarkeit nach Artikel 70 des Wasserbenützungs-Gesetzes auf dem Wege der Zwangsentäußerung gegen Entschädigung erworben werden. Das längs des Baches oder Flusses liegende Grundeigenthum

---

*) Siehe Nr. 18.

**) Artikel 66 und 67, 2 des Wasserbenützungsgesetzes, Artikel 649, 650 code civil, Proudhon III., 661, Pözl Seite 182, Macarel III., 179.

gilt als praedium serviens und haben die bezüglichen Eigenthümer in ähnlicher Weise, wie dies oben unter Nr. 114 bei dem Leinpfade erörtert worden ist, sich aller Handlungen zu enthalten, wodurch die Ausübung der Servitut erschwert oder unmöglich gemacht wird.*) Im Gegensatz zum Leinpfade ist für die Breite des Flößerpfades eine Grenze gesteckt, indem Artikel 67 des Gesetzes über Wasserbenützung von der „üblichen Breite" spricht. Hierunter ist in der Pfalz wohl die durch die oben abgedruckten französischen Gesetze gegebene Breite von 1,30 m. zu verstehen in der Art, daß dieselbe als die höchste zulässige Breite zu betrachten ist.

121. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen (siehe Nr. 23) ist für die Constituirung und Ausübung der öffentlichrechtlichen, gesetzlichen Dienstbarkeiten keine Entschädigung geschuldet und wird dieser Grundsatz im Artikel 67 des Wasserbenützungs-Gesetzes bezüglich des Flößerpfades wiederholt. Auch macht es hiebei wie beim Leinpfade (siehe Nr. 115) keinen Unterschied, ob der Bach oder Fluß schon vorher zur Trift benützt worden ist, oder nicht; es genügt, daß der Bach im Ganzen ohne Anwendung von Kunst zur Trift benützt werden kann. Werden einzelne bisher nicht benützte Theile eines überhaupt zur Trift benützten Baches zur Trift hergerichtet, so ist ebenfalls für den Flößerpfad keine Entschädigung geschuldet, da die Regel gegen die Bewilligung einer Entschädigung für servitudes d'utilité publique ist und Ausnahmen strenge auszulegen sind. Eine Ausnahme macht das Gesetz in Artikel 70 und spricht Entschädigung im Allgemeinen zu, wenn auf dem Expropriationswege ein Bach zur Flößerei förmlich hergerichtet wird. In diesem Falle ist auch für die Servitut des Flößerpfades unter weiterer Anwendung des Artikel 5 des Wasserbenützungs-Gesetzes Entschädigung zu leisten, und zwar zum voraus, wie dieß überhaupt bei Zwangsentäußerungen durch das Gesetz von 1837 vorgeschrieben ist. In diesem Sinne sprechen sich aus Pözl Seite 182, eine Staatsrathsentscheidung bei Lepec Band 11, Seite 243, Anmerkung 1, dagegen Proudhon III., 214, während dessen Annotator ebendaselbst Seite 214 und Seite 693 im Sinne der obigen Auseinandersetzung den Entschädigungs-Anspruch für berechtigt hält. Ueber die Zuständigkeit bezüglich der Entscheidung über die Entschädigungs-Fragen gilt das oben unter Nr. 116 bezüglich des Leinpfades Bemerkte. Ueber Fragen wegen Beschädigungen bei nicht bestimmungsgemäßer Benützung des Flößerpfades entscheiden die Gerichte (Artikel 69), wie in ähnlichen Fällen beim Leinpfade die Rheinschifffahrts-Gerichte.

122. Proudhon III., 663 bezeichnet die Trift als service

*) Macarel III., 180.

public, Artikel 68 des Wasserbenützungs-Gesetzes setzt als Regel voraus, daß die Trift Jedermann gestattet ist und Artikel 70 dieses Gesetzes läßt die Herrichtung eines Baches zur Trift durch die Staats-Regierung oder mit deren Bewilligung durch Dritte zu (als Concessionäre). Hieraus folgt, daß der Flößerpfad wie der Leinpfad als Staatsweg zu betrachten ist und daß demnach alle für diese Wege im Allgemeinen geltenden Bestimmungen auch auf den Flößerpfad anzuwenden sind. Wir verweisen in dieser Beziehung auf das oben unter Nr. 111 und 117 beim Leinpfade Bemerkte. Durch die Trift-Ordnungen können nach Artikel 72 und 100 des Wasserbenützungs-Gesetzes auch spezielle Strafbestimmungen zum Schutze des Flößerpfades erlassen werden.

Wie bei den gewöhnlichen Straßen der Baubehörde, so obliegt bei dem Flößerpfade die Sorge für die Instandhaltung und die Aufsicht dem Trift-Amte und dessen Untergebenen unter Mitwirkung des Floßpersonals und unter Oberleitung der Kreisregierung. Hierüber ist zu vergleichen § 3 der Trift-Ordnung für die Queich vom 20. Mai 1870 im Amtsblatte Seite 795, § 3 der gleichen Ordnung für die Lauter vom 10. März 1869 im Amtsblatte Seite 468 und Artikel 3 des kaiserlichen Dekretes vom 25. Januar 1807, das Flößen im Neustadter Thale betreffend in der Beilage zu Nr. 62 des Amtsblattes von 1846.

§. XXI.

Von den Gemeindewegen.

Gesetze und Verordnungen.

1. Dekret vom 16 bis 20 frimaire II., qui ordonne la réparation des routes et des ponts aux frais de l'état (nicht publizirt).

Art. 1. Tous les travaux publics seront faits et entretenus aux frais de la république, à compter du 1 nivose; en conséquence tous les grands chemins, ponts et levées seront faits et entretenus par le trésor public: **les chemins vicinaux continueront d'être aux frais des administrés,** sauf les cas où il deviendraient nécessaire au service public.

2. Gesetz vom 28 septembre — 6 octobre 1791 Sect. VI, art. 2 (nicht publizirt).

Les chemins reconnus par le directoire du district pour être **nécessaires à la communication des paroisses seront rendus praticables et entretenus aux dépens des communautés sur le territoire** desquelles ils sont établis; il pourra y avoir une imposition au marc la livre de la contribution foncière.

Art. 3 (nicht publizirt). Sur la réclamation d'une des communautés ou sur celle des particuliers le directoire du département, après

avoir pris l'avis de celui du district, ordonnera l'amélioration d'un mauvais chemin, **afin que la communication ne soit interrompue dans aucune saison** et il en déterminera la largeur.

3. Arrêté vom 23 messidor V. qui ordonne la confection d'un état général des chemins vicinaux de chaque département (nicht publizirt).

Art. 1. Dans chaque département de la république l'administration centrale fera dresser un état général des chemins vicinaux de son arrondissement, de quelque espèce qu'ils puissent être.

Art. 2. D'après cet état elle constatera l'utilité de chacun des chemins dont il sera composé.

Art. 3. Elle désignera ceux, qui à raison de leur utilité doivent être conservés et **prononcera la suppression de ceux reconnus inutiles.**

Art. 4. L'emplacement de ces chemins sera rendu à l'agriculture.

4. Gesetz vom 11 frimaire VII qui détermine le mode administratif des recettes et dépenses départementales, municipales et communales (publizirt Rudler XVII., 100—136).

§. II. 4. Les dépenses communales quant aux communes faisant partie d'un canton sont celles 1° **de l'entretien du pavé pour les parties qui ne sont pas grande route.** 2° de la voirie et des chemins vicinaux dans l'étendue de la commune.

5. Arrêté vom 4 thermidor X, relatif à une convocation extraordinaire des conseils municipaux (publizirt Centaine XCVI., S. 28).

Art. 6. Les chemins vicinaux seront à la charge des communes. Les conseils municipaux émettront leur voeu sur le mode, qu'ils jugeront le plus convenable pour parvenir à leur réparation. Ils proposeront, à cet effet, l'organisation qui leur paraîtrait devoir être préférée pour la prestation en nature.

6. Avis du conseil d'état du 25 mars 1807 sur l'entretien du pavé des villes dans les rues non grandes routes.

Le conseil d'état qui d'après le renvoi ordonné par Sa M. l'empereur a entendu le rapport de la section de l'intérieur sur celui du ministre de ce département en date du 21 janvier dernier, par lequel le ministre demande qu'il soit statué sur la question de savoir „si dans toutes les communes le pavé des rues non grandes routes doit être mis à la charge des propriétaires des maisons qui les bordent, lorsque l'usage l'a ainsi établi et si l'article 4 de la loi du 11 frimaire VII n'y apporte pas d'obstacle.“ — Estime que la loi du 11 frimaire VII, en distinguant la partie du pavé des villes à la charge de l'état de celle à la charge des villes, n'a point entendu règler de quelle manière cette dépense serait acquittée dans chaque ville et qu'on doit continuer de suivre à ce sujet l'usage établi pour chaque localité, jusqu'à ce qu'il ait été statué par un règlement général sur cette partie de la police publique. En conséquence que dans

les villes où les revenus ordinaires ne suffisent pas à l'établissement, restauration ou entretien du pavé, les préfets peuvent en autoriser la dépense à la charge des propriétaires, ainsi qu'il s'est pratiqué avant la loi du 11 frimaire an VII.

7. Décret du 17 avril 1812 qui statue sur le pourvoi de la commune de Caudeval . . . . .

Napoléon . . . . considérant que les dispositions du susdit arrêté du conseil de préfecture relatives aux dégradations et empiètemens faits ou prétendus faits sur des **chemins ruraux** doivent être maintenus, attendu que de telles dispositions étant essentiellement administratives sont de la compétence des conseils de préfecture: Notre conseil d'état entendu nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 2. L'arrêté du conseil de préfecture du département de l'Aude sous la date du 17 août 1807 **est confirmé dans celles de ses dispositions qui statuent sur les dégradations et empiètemens faits ou prétendus faits sur des chemins ruraux.**

8. Polizeistrafgesetzbuch.

Artikel 29. An Geld bis zu fünf Thalern werden Pflichtige oder deren Stellvertreter gestraft, welche die nach Festsetzung der Gemeindeverwaltung sie treffenden Dienste . . . . . zur Erhaltung der Fahrbarkeit der Gemeindewege und Distriktsstraßen ohne genügende Entschuldigung nicht oder nicht zur rechten Zeit oder nicht in gehöriger Weise leisten.

In der Pfalz wird die Verpflichtung zur Leistung solcher Dienste durch ortspolizeiliche Vorschrift geregelt.

Artikel 121. Zuwiderhandlungen gegen . . . . . von der Ortspolizeibehörde zum Schutze . . . . der Feldwege . . . . erlassene feldpolizeiliche Vorschriften werden an Geld bis zu fünf Thalern bestraft. Unterläßt die Ortspolizeibehörde, die nöthigen Vorschriften zu treffen, so ist die vorgesetzte Distriktspolizeibehörde zur Erlassung von Anordnungen für den Ortspolizeibezirk befugt.

9. Gemeinde-Ordnung für die Pfalz vom 29. April 1869.

Artikel 29. Außer den in besonderen Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes oder sonstigen Gesetzen und gesetzmäßigen Verordnungen festgestellten Verpflichtungen gehört . . . . . zu den Obliegenheiten aller Gemeinden . . . . die Sorge für die Unterhaltung und Reinlichkeit der Ortsstraßen, die Herstellung und Unterhaltung der Gemeindewege, Brücken und Stege und der zur Verhütung von Unglücksfällen an solchen nöthigen Sicherheits-Vorrichtungen, die Herstellung und Unterhaltung der nöthigen Wegweiser, Orts- und Warnungs-Tafeln.

Artikel 39. Die Leistung persönlicher Gemeindedienste durch Gemeinde-Angehörige findet in den durch das Gesetz bestimmten Fällen statt.

In Fällen, in denen die Gemeinde zur Bestreitung von Kosten für Arbeiten, die keine wissenschaftliche, kunst- oder handwerksmäßige sind, Umlagen erhebt, kann der Gemeinderath den Umlagepflichtigen gestatten, die sie treffenden Umlagenbeträge durch Fuhr- oder Hand-Arbeiten abzuverdienen. Die Fuhr- und Handarbeits-Löhne sind vorher durch den Gemeinderath festzusetzen.

Wer die ihn treffende Umlage nicht abverdient, wird zur Zahlung der schuldigen Umlage angehalten.

Artikel 40. Zu den Lasten der Gesammtgemeinde gehören nicht:

1. Ausgaben, welche sich auf den Schutz und die Benützung des Grundeigenthumes oder auf ein Interesse der Feldkultur beziehen; sie fallen vielmehr den betheiligten Grundeigenthümern nach dem Maßgabe der Grundsteuer zur Last . . . . .

Die Anordnung und Vertheilung dieser Ausgaben auf die Pflichtigen geschieht vorbehaltlich der Beschwerdeführung durch den Gemeinderath unter Beiziehung eines Ausschusses von drei bis fünf betheiligten Grund- . . . . Besitzern, dessen Bildung denselben unter Leitung des Bürgermeisters überlassen wird.

Dem Gemeinderathe bleibt es jedoch vorbehalten, bei vollkommen zureichendem Vermögen die unter Ziffer 1 . . . . . angeführten Ausgaben ganz oder theilweise auf die Gemeindekasse zu übernehmen.

10. Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871 (Reichsgesetzblatt Nr. 42).

§. 22. „Die vorschriftsmäßig zu haltenden Postpferde und Postillone dürfen zu den behufs der Staats- und Kommunal-Bedürfnisse zu leistenden Spanndiensten nicht herangezogen werden."

123. Unsere Gesetze sprechen bei Gemeindewegen fast ausschließlich von Vizinalwegen (chemins vicinaux), so daß leicht die Meinung entstehen könnte, als ob die Vizinalwege die einzige Klasse der öffentlichen Gemeindewege bildeten und als ob alle anderen Gemeindewege als Privatwege anzusehen wären. Indessen ein Einblick in die verschiedenen Interessen des öffentlichen Verkehres der Gemeinden, sowie selbst ein positiver Gesetzes-Text, das oben abgedruckte Staatsrathsgutachten vom 17. April 1812, welches auch »chemins ruraux« als öffentliche Gemeindewege behandelt, führen dahin, verschiedene Klassen von öffentlichen Gemeindewegen anzunehmen.

Als öffentliche Gemeindewege hervorzuheben sind vor allen die Wege, welche in den Gesetzen, insbesondere in Artikel 41 Titre II., des Gesetzes vom 28. September bis 6. October 1791,*) im Dekrete vom 16 bis 20 frimaire II., im Gesetze vom 9 ventose XIII., im arreté vom 4 thermidor X als Vizinalwege, als chemins publics in engerem Sinne bezeichnet werden, eine Bezeichnung, welche Artikel 2 Section VI des Gesetzes vom 28. September bis 6. October 1791 näher zu erläutern scheint, indem dort von Gemeindewegen die Rede ist, welche dem Verkehre der Pfarrgemeinden (paroisses) unter einander zu dienen haben. Stellt man neben diese Bezeichnungen die Definition des römischen Rechtes (Lex 2, §. 21 dig. 38, 8 vicinales sunt viae, quae in vicis sunt vel quae in vicos ducunt), so ist die vornehmste Klasse der öffentlichen Gemeindewege gleichbedeutend mit den Vizinalwegen, d. h. mit den Wegen, welche zur Ver-

---

*) Oben unter §. IV besprochen.

kehrsverbindung innerhalb der Gemeinde dienen, oder sei es mittelbar (d. h. durch Einmündung auf Distrikts- oder Staatsstraßen), sei es unmittelbar zur Herstellung der Verbindung mit andern Gemeinden, mit größeren Annexen (Höfen, Weilern) der Gemeinde, mit auf der Gemeindegemarkung gelegenen Eisenbahnhöfen bestimmt sind.*)

Eine weitere, die 2. Klasse, der öffentlichen Gemeindewege bilden diejenigen, welche weder zum Verkehre nach außen, noch zum Verkehre innerhalb des Häusercomplexes der Gemeinde dienen, wohl aber dazu bestimmt sind, in der Gemarkung der Gemeinde gelegene einzelne Orte, Punkte oder Anstalten, (z. B. Gemeindewaldungen, gemeine Weiden, Brunnen, Wasch-, Bade-Anstalten, Tränken, Schulhäuser, Kirchen, Kirchhöfe, öffentliche Anlagen, öffentliche Gärten) zugänglich zu machen. Sie sind als Gemeindewege im engeren Sinne (chemins communaux oder ruraux, wie sie das Dekret vom 17. April 1812 nennt) zu bezeichnen.

Die 3. Klasse der öffentlichen Gemeindewege endlich sind diejenigen, welche vorwiegend oder ausschließlich dem Nutzen der Feldeigenthümer dienen und dabei von der Gemeinde hergestellt oder wenigstens unterhalten werden.**)

124. Die französischen Schriftsteller, welche bei der Klassifikation der öffentlichen Gemeindewege hauptsächlich ein französisches Gesetz vom 21. Mai 1836 zu Grunde legen, sprechen sich folgendermaßen aus:

Garnier I., Seite 249 will als Vizinalwege auch die Wege angesehen wissen, welche wir in die II. Klasse eingereiht haben. Nach den bei Garnier II., Seite 102 und 116 citirten Entscheidungen des Cassationshofes wären nur die eigentlichen Vizinalwege öffentliche Wege. Proudhon II., Seite 931 u. f., auch meist auf dem Gesetze von 1836 fußend, unterscheidet neben den eigentlichen Vizinalwegen eine II. Klasse, die er ebenfalls als öffentliche Wege bezeichnet und mit dem Namen chemins de traverse,***) ruraux belegt; diese Wege sind nach Proudhon eine Unterklasse der Vizinalwege, aber diesen rechtlich nicht gleichgestellt. Eine III. Klasse der Gemeindewege, etwa diejenigen, welche wir in die II. Klasse eingereiht haben, nennt Proudhon chemins communaux (Seite 971 u. f.) und will sie in der Regel nicht als öffentliche Wege behandeln. Die Feldwege nennt Proudhon Seite 990 u. f. chemins de servitude, voies

*) Die Wege zu den Bahnhöfen zu erbauen ist nämlich nicht Sache des Eisenbahneigenthümers, wie Jäger Seite 63 mit Recht behauptet.

**) Vergleiche Medicus Gemeinde-Ordnung Seite 125 und unten Nr. 128.

***) Diesen Ausdruck gebraucht code pénal Artikel 448 bei Festsetzung der Strafe der Beschädigung von Bäumen an öffentlichen Wegen, indem dort von arbres plantés sur les places, routes, chemins, rues ou voies publiques ou vicinales ou de traverse die Rede ist.

agraires und verweist sie ganz in das Privatrecht. Serrigny questions Seite 127 und 133 belegt die chemins ruraux Proudhon's mit dem Namen communaux simples und sagt Seite 127, es seien chemins ruraux ou communaux simples ceux épars sur le territoire des communes et qui leur appartenant ne sont pas vicinaux. Cormenin I., 499 nimmt als Gegensatz gegen chemins vicinaux als öffentliche Wege alle anderen Gemeindewege an »qui sont d'un usage public«. Dufour III., Seite 347 nimmt sogar an, daß die chemins ruraux (im Sinne von Proudhon einestheils und als Gemeindewege im engeren Sinne überhaupt) der Verjährung unterworfen seien, da das Gesetz von 1836 nur den als solchen anerkannten Vizinalwegen die Eigenschaft öffentlicher Wege einräume. Zugleich läßt sich aus der Darstellung von Dufour Seite 393 u. f. über die »chemins ruraux« entnehmen, daß die französische Jurisprudenz auf diese Wege ziemlich willkürlich bald die Grundsätze des reinen Privatrechtes, bald die allgemeinen Grundsätze des öffentlichen Rechtes über die öffentlichen Wege angewendet hat. Jousselin II., 401 und 423 nennt alle Gemeindewege »chemins ruraux«, die er dann eintheilt in vicinaux und ruraux im engeren Sinne. Hauptsächlich auf die ersteren will er die Privilegien der öffentlichen Wege anwenden, sagt übrigens, auch die anderen seien dem »usage public« bestimmt und gehören zum »domaine public municipal«. Die „Vizinalwege" definirt er als solche, die für die Verbindung der Gemeinden unter einander und für den Verkehr im Innern der Gemeinden von Nutzen sind. Block Seite 389, Nr. 268 u. f. setzt ebenfalls die chemins ruraux den vicinaux entgegen und räumt denselben einige, aber nicht alle Privilegien der öffentlichen Wege ein; insbesondere sind diese Wege auch nach Block Nr. 279 der Verjährung unterworfen. Medicus Gemeinde-Ordnung, Seite 85 faßt wohl den Begriff des öffentlichen Gemeindeweges zu enge, wenn er nur die dem Verkehre von Ort zu Ort dienenden Wege (Vizinalwege) als solche gelten lassen will.

Daß die französische Gesetzgebung den Begriff nicht auf die Vizinalwege beschränken wollte, geht, wie oben schon bemerkt, aus der Staatsraths-Entscheidung von 1812 hervor, welche auch von chemins ruraux als öffentlichen Gemeindewegen spricht. Am weitesten geht Cotelle III., 363 bis 365, der alle öffentlich benützten Wege für öffentliche Gemeindewege hält und dieselben für unersitzbar erklärt.

125. Wir haben vorhin schon erwähnt, daß die französischen Schriftsteller, indem sie für die öffentlichen Gemeindewege, welche nicht eigentliche Vizinalwege sind, nicht alle Regeln über die öffentlichen Wege gelten lassen, ein französisches Gesetz vom 21. Mai 1836 zu Grunde legen, dessen bezüglicher Artikel 15 folgendermaßen lautet:

»Les arrêtés (des préfets) portant reconnaissance et fixation de la largeur d'un chemin vicinal attribuent définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'ils déterminent, le droit des propriétaires riverains se resout en une indemnité.« Hieraus wird dann geschlossen,*) daß, weil dieses Gesetz über die Nichtvizinalwege nichts enthalte, die rechtlichen Verhältnisse derselben zweifelhaft seien. Indessen ist dieser Schluß gewiß nicht gerechtfertigt, wenn man bedenkt, daß auch die Nichtvizinalwege, welche wir oben in Nr. 123 in allgemeinen Umrissen geschildert haben, nach den von uns in Nr. 1 gegebenen Begriffsbestimmungen öffentliche Wege sind: Es ist aus Artikel 15 des französischen Gesetzes nur der Schluß gerechtfertigt, daß die Vizinalwege eine besonders bevorzugte Klasse der öffentlichen Gemeindewege sind, wie auch für uns angesichts des Artikel 6 des Gesetzes vom 9 ventose XIII behauptet werden muß. Der Inhalt dieses Gesetzes in Verbindung mit den aus dem altfranzösischen Rechte überkommenen Grundsätzen bezüglich der Abgrenzung des domaine public wird in Artikel 15 des Gesetzes von 1836 lediglich wiederholt und es können deßhalb manche Unterscheidungen und Folgerungen der französischen Schriftsteller in dieser Materie, welche sich auf das Gesetz von 1836 gründen, weder durch dieses noch durch die alten Gesetze gerechtfertigt werden, die sowohl die chemins vicinaux als die chemins ruraux als öffentliche Gemeindewege anerkennen.

126. Sind aber die beiden resp. die 3 Klassen von Gemeindewegen (Nr. 123) öffentliche Wege, so müssen ihnen auch alle Privilegien derselben zustehen und nicht einige, wie z. B. Dufour III., 347 will. Die Eigenschaft eines öffentlichen Weges bringt es nun insbesondere mit, daß derselbe als res publica der Ersitzung nicht unterworfen ist (Artikel 2226 code civil), daß seine Qualität durch die Verwaltungsbehörde festzusetzen, daß die Abgrenzung durch diese Behörde vorzunehmen ist (siehe Nr. 16), daß er den besonderen Schutz der öffentlichen Behörden und der Strafgesetze genießt. Speziell unter den öffentlichen Gemeindewegen genießt der Vizinalweg nur den Vortheil, daß nach Artikel 6 des Gesetzes vom 9 ventose XIII die Verwaltung das Recht hat, denselben ohne weiteres Verfahren bis zu 6 M. zu verbreitern (siehe Nr. 16); denn die in diesem Gesetze der Verwaltung weiter zugetheilte Gewalt, die Grenze des Vizinalweges als Grenze des domaine public festzusetzen, beschränkt sich nicht auf die Vizinalwege, wie wir oben Nr. 15 ausgeführt haben, sondern ist ein Ausfluß des allgemeinen Grundsatzes, wornach der Verwaltung das

*) Dufour III., Seite 401 und Block Nr. 268, Seite 389.

Recht zusteht, die Grenzen aller öffentlichen Wege festzusetzen. Da hiernach nur der Vizinalweg den anderen, öffentlichen Gemeindewegen als eine bevorzugte Weggattung entgegenzustellen wäre, so hätte die Aufstellung von 2 Klassen solcher Wege, vicinaux und ruraux (Vizinalwege und gewöhnliche öffentliche Gemeindewege) an und für sich genügt. Die Ausscheidung einer 3. Klasse (der Feldwege) rechtfertigt sich aber, wie wir noch zeigen werden, durch Abweichungen, welche die Gesetzgebung seit 1837 bezüglich der Pflicht der Herstellung und Unterhaltung dieser Klasse geschaffen hat.

127. Die Frage, ob ein Gemeindeweg als öffentlicher zu betrachten sei*) und in welche der drei von uns angenommenen Klassen der Gemeindewege derselbe gehöre, ist nach den bereits im allgemeinen Theile näher entwickelten Grundsätzen durch die Verwaltungsbehörde zu entscheiden. Nach den oben in Nr. 123 gegebenen Definitionen wird die Ausscheidung nicht schwierig sein; es mag hier insbesondere daran erinnert werden, daß nach den Auseinandersetzungen unter Nr. 40 und 12 auch öffentliche Spaziergänge öffentliche Wege sind,**) und daß unter die Klasse der öffentlichen Gemeindewege auch die öffentlichen Plätze der Gemeinden fallen nach Artikel 2, §. 1 des Gesetzes vom 4. Dezember 1790, wornach die »rues et places des villes sont considérées comme une dépendance du domaine public«.***) Proudhon erwähnt auch noch der »places vides ou vagues«, d. h. solcher Territorien im Innern der Gemeinde, die keinen bestimmten Zwecken dienen und zum Beweise dessen „öfter mit Rasen bedeckt sind". Solche Parzellen können nicht als öffentliche Plätze betrachtet werden und sind im Zweifel Privateigenthum der Gemeinde.†) Schwierigkeiten werden leicht bei Untersuchung der Frage auftauchen, ob im concreten Falle ein der 2. Klasse der Gemeindewege (Nr. 123) angehöriger Weg oder ob ein Feldweg als öffentlicher oder Privatweg anzusehen sei. In diesem Falle ist auf die unter Nr. 12 angegebenen Merkmale zu sehen, sowie auch auf die nachfolgenden Merkmale, wie sie Proudhon II., Seite 975 aufstellt. Hiernach soll der Weg als Gemeindeweg angesehen werden: a. wenn Titel, Vergleiche, Anerkennungen, Urtheile oder andere Acte da sind, welche feststellen, daß der Weg nicht allein zum Nutzen bestimmter Privatleute, sondern auch im Interesse der Gemeinde als Corporation hergestellt worden ist; b. wenn die Gemeinde den Weg gewöhnlich

*) Es gibt natürlich auch Privatgemeindewege, z. B. Servitutwege oder Eigenthumswege, welche zur Ausbeutung von Gemeindegütern bestimmt sind.

**) Proudhon I., 492.

***) Dufour VII., 390, Proudhon I., 248 und 477.

†) Proudhon I., 494 u. f.

unterhält oder wieder herstellt; c. wenn ein Weg in Form von Gäßchen zwischen umzäunten Grundstücken hergestellt ist, wenn er zur Ausübung von Gemeindegerechtsamen benützt wird; d. wenn er als Verbindungsweg mit zum öffentlichen Gebrauche bestimmten Gemeindegrundeigenthum (terrain communal) dient oder angelegt ist, z. B. um an einen Gemeindebrunnen (wie schon oben erwähnt) zu gelangen u. s. w.

128. Die Herstellung der öffentlichen Gemeindewege 1. und 2. Klasse,*) der dazu gehörigen Brücken, Stege, der zur Verhütung von Unglücksfällen an denselben nöthigen Sicherheits-Vorrichtungen, der an diesen Wegen anzubringenden Wegweiser, Ortstafeln, Warnungstafeln ist nach Artikel 29 der Gemeinde-Ordnung eine Verpflichtung der Gemeinden. Ueber die Herstellung der Gemeindewege hat der Gemeinderath zu beschließen, in eigener Zuständigkeit die Pläne und Kostenanschläge festzusetzen und die nöthigen Geldmittel flüssig zu machen. Kömmt der Gemeinderath seiner gesetzlichen Verpflichtung nicht nach, so hat die vorgesetzte Verwaltungsbehörde nach Maßgabe des Artikel 89 der Gemeinde-Ordnung die Verpflichtung festzustellen und die nöthigen Vollzugs-Anordnungen zu treffen. Grundsätzlich läßt sich nicht annehmen, daß bei allen Gemeindewegen eine kunstmäßige Herstellung des Weges gesetzlich erfordert werde, indem das Gesetz vom 28. September — 6. Oktober 1791, Sect. VI, Artikel 2 und 3, das einzige, welches diese Frage berührt, nur anordnet, daß der Weg zu allen Zeiten gangbar sein müsse (praticable) und daß die Verbindung zu keiner Jahreszeit unterbrochen sein dürfe. Bei Vizinalwegen wird jedoch die kunstmäßige Herstellung die Regel bilden müssen, besonders dann, wenn der Verkehr oder die Beschaffenheit des Terrains dieselbe erfordert. Faßt man nämlich in's Auge, daß z. B. nicht kunstmäßig gebaute Vizinalwege oft gar nicht oder nur mit verhältnißmäßig großem Kostenaufwande zu unterhalten sind, daß ferner ein zu enge oder zu steil angelegter Weg den Bedürfnissen des Verkehres nicht genügt, nicht »praticable« ist, so werden die Gemeindeverwaltungen, auch abgesehen von ihrem besonderen Interesse, stets gut daran thun, einen Weg kunstmäßig in der gehörigen Breite und mit mäßigen Steigungen herzustellen. Die vorgesetzte Verwaltungsbehörde hat es außerdem in der Hand, nicht gehörig hergestellte Wege nicht anzuerkennen und den Gemeinden nach Artikel 89 des Gesetzes aufzugeben, daß sie ihrer Verbindlichkeit zur Herstellung nicht scheinbar, sondern wirklich brauchbarer Wege nachkommen. Können sich zwei Gemeinden über den Anschlußpunkt eines herzustellenden Verbindungsweges nicht einigen, so liegt eine Lässigkeit im Vollzuge ihrer gesetz-

*) Siehe Nr. 123 und wegen der Herstellung der 3. Klasse (der Feldwege) Nr. 129.

lichen Verpflichtungen vor und die vorgesetzte Verwaltungsbehörde hat auch in diesem Falle zu entscheiden.

Bezüglich der Herstellung von Wegweisern und Ortstafeln, die die Gemeinden natürlich auch auf den in ihrer Gemarkung befindlichen Distrikts- und Staatsstraßen aufzustellen haben, sind die Directiven der Kreisregierung vom 9. März 1834 (Amtsblatt Seite 149) auch unter der neuen Gemeinde-Ordnung noch zu beachten.

129. Die Herstellung und Unterhaltung der Feldwege geschieht ebenfalls durch die Gemeinde; hiebei haben jedoch die in der Gemarkung Begüterten die Kosten zu tragen, weßhalb sie auch bei Beschlußfassungen über solche Wege im Gemeinderathe besonders vertreten sind. Der Gemeinderath kann aber auch „bei vollständig zureichendem Vermögen" (d. h. wohl, wenn die Gemeinde keine Umlagen erhebt) die Kosten der fraglichen Wege auf die Gemeindekasse übernehmen und zwar nach Artikel 40 der Gemeinde-Ordnung. Obgleich die Feldwege, wie wir unter Nr. 123 gezeigt haben, eine Klasse der Gemeindewege bilden und deßhalb durch die Gemeinden in der vorhin angedeuteten Weise zu unterhalten und herzustellen sind, so folgt doch daraus natürlich nicht, daß die Gemeinde jedem einzelnen Grundbesitzer alle zur Bewirthschaftung seiner Grundstücke nöthigen speciellen Wege anlegen müsse: Es sind vielmehr nur solche Wege durch die Gemeinden als Feldwege herzustellen und zu unterhalten, welche einer größeren Anzahl von Grundstücken dienen, d. h. etwa diejenigen, welche unter dem Namen Gewannwege bekannt sind. Zu den Kosten der Herstellung und Unterhaltung der Feldwege in einem Theile des Bannes (wenn der Aufwand auf die Grundsteuer vertheilt wird) müssen in der Regel nur die zunächst betheiligten Eigenthümer beitragen und nicht alle Gutsbesitzer der Gemarkung.*) Das Gesetz ordnet die Vertheilung der fraglichen Ausgaben durch den Gemeinderath vorbehaltlich der Beschwerdeführung an und nur die angedeutete Vertheilung könnte vor Anbringung gegründeter Beschwerden schützen.

Die Herstellung und Unterhaltung von Wegen zu außerhalb des Häusercomplexes in der Gemarkung gelegenen Kirchen, Kapellen muß als Cultuslast behandelt werden, wenn der Weg nicht zugleich allgemein gemeindlichen Zwecken dient. Ein öffentlicher Gemeindeweg bleibt er deßwegen dennoch, da er einem öffentlichen Interesse der Gemeinde dient.

130. Wie die Erbauung, so ist natürlich auch die Unterhaltung der Gemeindewege eine Gemeindelast und kann die vorgesetzte Verwaltungsbehörde, falls die Gemeinde ihren Verpflichtungen nicht nachkömmt, das Nöthige anordnen. Es ist nicht zu bezweifeln, daß

*) Vgl. Medicus, Gemeinde-Ordnung, S. 126.

hiernach die Gemeinden insbesondere auch zur Aufstellung besonderer Straßenwärter angehalten werden können, wenn die Frequenz der Wege, die Ausdehnung derselben und die regelmäßige Unterhaltung solche besondere Aufsichts-Organe erfordern; diese sind nach Artikel 75 der Gemeinde-Ordnung als Ortspolizeibedienstete durch die Gemeinderäthe anzustellen und durch die Bezirksämter zu beeidigen.*)

Die Aufbringung der Kosten der Unterhaltung der Gemeindewege 1. und 2. Klasse**) geschieht beim Mangel an Gemeindevermögen wie zur Bestreitung anderer Gemeinde-Ausgaben durch Umlagen, welche nach Artikel 39 der Gemeinde-Ordnung von den Pflichtigen auch in Natur geleistet werden können durch Fuhr- oder Hand-Arbeiten, wenn dieß der Gemeinderath gestattet.

Das Gesetz geht aber noch weiter, indem Artikel 29 des Polizeistrafgesetzbuches verfügt, daß Pflichtige,***) welche die nach ortspolizeilicher Vorschrift sie treffenden Dienste zur Erhaltung der Fahrbarkeit der Gemeindewege und Distriktsstraßen nicht oder nicht zur rechten Zeit oder nicht in gehöriger Weise leisten, zu bestrafen sind. Hiermit steht im Zusammenhange der Artikel 39 der Gemeinde-Ordnung, wornach die Leistung persönlicher Gemeindedienste durch Gemeinde-Angehörige in den durch das Gesetz bestimmten Fällen stattfindet. So lebhaften Widerstand die Bestimmung des Artikel 39 von Seiten des Landrathes der Pfalz bei Begutachtung der neuen Gemeinde-Ordnung mit Recht gefunden hat, so wenig sich in der Regel die Fahrbar-Erhaltung oder Unterhaltung der Wege durch Naturalleistungen empfiehlt†) und so unbillig es auch ist, diese Unterhaltung, gleichwie andere Gemeindebedürfnisse, nicht durch Umlagen zu bestreiten, so ist dennoch nicht zu läugnen, daß die Bestimmungen des Artikel 29 des Polizeistrafgesetzbuches resp. des Artikel 39 der Gemeinde-Ordnung zu Recht bestehen. Wenn der Artikel 29 des Polizeistrafgesetzbuches von Gemeinde- und Distriktsstraßen spricht, so sei hier erläuternd noch bemerkt, daß der ursprüngliche Entwurf des Polizeistrafgesetzbuches von 1861 nur die Gemeindestraßen enthielt. Durch

---

*) Nr. 102.

**) Siehe Nr. 123 und über die Feldwege siehe Nr. 129.

***) Der correspondirende Artikel 57 des Polizeistrafgesetzbuches von 1861 hatte statt „Pflichtige" den Ausdruck „Gemeindeglieder". Ob der neue Ausdruck absichtlich gewählt ist, läßt sich aus dem Entwurfe des neuen Polizeistrafgesetzbuches nicht entnehmen; indessen ist wohl mit Bezug auf Artikel 39 der Gemeinde-Ordnung, wornach die Gemeindedienste durch „Gemeinde-Angehörige" geleistet werden, anzunehmen, daß mit der neuen Fassung keine Aenderung beabsichtigt war.

†) Siehe die lebhaften und berechtigten Klagen in dieser Beziehung bei Garnier I., 327, wo von dem Vollzuge des einschlägigen französischen Gesetzes vom 28. Juli 1824 die Rede ist.

die Reichsrathskammer wurden dann auch noch die Distriktsstraßen eingesetzt. Hiebei ging man aber laut der Verhandlungen des Gesetzgebungs-Ausschusses 1859/61, Seite 420 und 481 von der Voraussetzung aus, daß die Erhaltung der Fahrbarkeit der Distriktsstraßen nur dann durch „Gemeindefrohnden" zu geschehen habe, wenn der Distrikt den Bau und die Unterhaltung der Distriktsstraßen einer Gemeinde z. B. gegen Abrechnung der betreffenden Distriktsumlagenquote überwiesen habe.

Die Streitfrage bezüglich der Anwendbarkeit des Artikel 29 in der Pfalz ist in den Blättern für administrative Praxis Band XV, Seite 273 u. f. und Band XVI, Seite 49 u. f. mit großer Gründlichkeit behandelt worden und gründen sich die für die Nichtanwendbarkeit angeführten Momente darauf, daß die Naturalleistungen durch die Gesetzgebung der französischen Revolution grundsätzlich abgeschafft worden seien und daß die Unterhaltung der Gemeindewege und Distriktsstraßen durch die Gemeindebürger den Gesetzen über die Tragung der Gemeindelasten widerstreite. Allerdings verordnet Artikel 2, Sect. VI des Gesetzes vom 28. September — 6. Oktober 1791 die Unterhaltung der Gemeindewege durch Umlage auf die Grundsteuer, eine Bestimmung, die §. IV, 11, 4 des Gesetzes vom 11 frimaire VII dahin erweitert, daß auch die Personalsteuer beigezogen werde. Der Artikel 4 des Gesetzes vom 17. November 1837 über die Gemeinde-Umlagen, sowie Artikel 34 der neuen Gemeinde-Ordnung wälzen die zur Bestreitung der Gemeindebedürfnisse bestimmte Umlage auf die Gesammtsteuer. Neben diesen gesetzlichen Bestimmungen über die Tragung der Gemeindelasten überhaupt besteht aber ein spezielles Gesetz, das arrêté vom 4 thermidor X, welches (abgedruckt am Eingange des §. XXI) die Naturalleistung zum Zwecke der Erhaltung der Gemeindewege als Regel festsetzt, und, wie aus einer Instruktion des Ministers des Innern vom 3 prairial XIII bezüglich der Anwendung der Gesetze vom 9 ventose XII und 9 ventose XIII hervorgeht, in Frankreich immer als geltendes Recht betrachtet worden ist.**) Auch der letzte Artikel (130) der neuen Gemeinde-Ordnung hat dasselbe nicht außer Wirksamkeit gesetzt und so muß man sagen, daß ein Theil der in Artikel 29 des Polizeistrafgesetzbuches und in Artikel 39 der Gemeinde-Ordnung vorgesehenen Gemeindedienste eben die Unterhaltung der Gemeindewege zum Gegenstande hat.

Indessen müßte, selbst abgesehen von der früheren Gesetzgebung, angesichts des klaren und bestimmten Wortlautes des Artikel 29 des

---

*) Abgedruckt bei Fleurigeon voirie, Seite 686.
**) Vgl. Fleurigeon code administr. III., 748.

Polizeistrafgesetzbuches und des Artikel 39 der Gemeinde-Ordnung die Zulässigkeit der Gemeindedienste in vorliegendem Falle behauptet werden.

131. Wird nun in einer Gemeinde die Unterhaltung der Gemeindewege oder Distriktsstraßen (insoferne diese nicht durch die Distrikte unterhalten werden) auf dem Wege des Artikel 29 des Polizeistrafgesetzbuches beschlossen, so ist eine ortspolizeiliche Vorschrift zu fassen, welche das Nöthige festsetzt. Hiebei ist vor Allem zu beachten, daß nur Gemeindeglieder oder Gemeinde-Angehörige, d. h. Bürger und Heimathberechtigte, nicht aber Ausmärker verpflichtet werden können und daß nach dem oben abgedruckten Artikel des Reichspostgesetzes die Poststallhalter bezüglich ihrer Pferde sowie auch die Postillone von der Pflicht befreit sind; die Verpflichteten können sich durch geeignete Personen vertreten lassen und ist es rathsam, die Beschaffenheit der Stellvertreter bei Fassung der ortspolizeilichen Vorschrift zu regeln. Auch ist darauf zu sehen, daß in der ortspolizeilichen Vorschrift die Last möglichst gerecht vertheilt werde und in dieser Beziehung möchten wir als Richtschnur die Worte der schon erwähnten französischen Ministerial-Instruktion vom 7 prairial XIII hierhersetzen, da das Gesetz keinen Maßstab für die Vertheilung festsetzt. „Es kömmt darauf an," heißt es dort, „um Willkürlichkeiten zu vermeiden, daß eine gemeinschaftliche Grundlage angenommen wird, die eine verhältnißmäßige, gerechte Gleichheit herstellt. Es ist gewiß, daß die Vizinalwege allen Einwohnern von Nutzen sind, aber in sehr verschiedenen Abstufungen. Deßhalb müssen nach Maßgabe des Interesses der Einzelnen die nöthigen Arbeiten vertheilt werden. Man darf keine Leistung verlangen von denjenigen Bürgern, die im Taglohne arbeiten, um sich und ihre Familie zu ernähren; man muß diese Leute verschonen und deßhalb ist darauf zu sehen, daß alle Einwohner frei bleiben, deren direkte Steuer nicht mehr beträgt, als der Werth von 3 oder 4 Arbeitstagen". Auch für Unterhaltung der Feldwege sind solche Gemeindedienste zulässig; jedoch dürfen in diesem Falle nach Artikel 40 der Gemeinde-Ordnung nur die Bürger, welche Grundbesitzer sind, beigezogen werden. Die einschlägigen Fragen sind in sehr ausführlicher Weise bei Medicus Gemeinde-Ordnung, Seite 115 u. f. behandelt, sowie auch bei Riedel, Polizeistrafgesetzbuch, Seite 77 in demselben Sinne besprochen.

132. Wir haben gesehen (Nr. 104, 105, 107 und 109), daß der Staat und die Distrikte ihre Straßen, auch soweit sie die Ortschaften und Städte durchziehen, unterhalten müssen; hierin liegt auch die Verpflichtung, Pflaster herzustellen und zu unterhalten.*) Die

*) Vergleiche Block, Seite 1595, Nr. 131, Fleurigeon voirie, Seite 534.

Nothwendigkeit der Pflasterung wird sich immer dann ergeben, wenn die Straße im Orte sehr frequentirt ist und wenn die nachhaltige Unterhaltung und die Reinlichkeit solches erfordern. Nachdem das Gesetz vom 11 frimaire VII, Artikel 4, wie bereits erwähnt, die Bestimmung getroffen hatte, daß die Gemeinden das Orts-Pflaster der Straßen, die nicht zu den großen Straßen gehören, zu unterhalten haben, tauchte die Frage auf, ob nunmehr die alten Gesetze und Rechtsgewohnheiten abgeschafft seien, wornach durch die angrenzenden Eigenthümer das Pflaster der durch die Gemeinden zu unterhaltenden Ortsstraßen zu unterhalten war. Diese Frage wurde nun durch das Staatsrathsgutachten vom 25. März 1807 dahin entschieden, daß in den Städten und Land-Gemeinden*) das Pflaster durch die Gemeinde unter allen Umständen zu unterhalten sei, wenn dieselbe hinreichende Mittel habe; auch wenn keine Gemeindemittel da seien, liege die Unterhaltung oder Wiederherstellung den Gemeinden ob, es sei denn, daß der in den einzelnen Gemeinden herrschende Rechtsgebrauch (usage établi dans chaque localité) die fragliche Last der Unterhaltung oder Wiederherstellung den Angrenzern überweise.**) Bezüglich der den Nachbar-Eigenthümern hiernach eventuell obliegenden Pflicht entscheiden insbesondere nicht mehr die allgemeinen vor 1789 in Geltung gewesenen Gesetze, welche den Eigenthümern überhaupt die Unterhaltung des Pflasters zuwiesen,***) sondern es ist für jede einzelne Gemeinde zu untersuchen, ob eintretenden Falles eine Gewohnheit und zwar vor dem 11 frimaire VII (vergleiche Schlußworte des Staatsraths-Gutachtens) sich gebildet habe, welche die Unterhaltungspflicht den Angrenzern zuwies.†) Da es sich im vorliegenden Falle um eine dem öffentlichen Rechte angehörige Obliegenheit handelt, so haben††) die Verwaltungsbehörden (in 1. Instanz die Bezirksämter) zu untersuchen, ob ein derartiges Gewohnheitsrecht existirt und sind in materieller Beziehung die Vorschriften des Civilrechtes über Gewohnheitsrecht anzuwenden. Die einzelnen Eigenthümer haben eintretenden Falles an Stelle der Gemeinde die Herstellung des Pflasters zu übernehmen und es bestimmt daher die Gemeindeverwaltung unter Vor-

*) Beide sind wohl gemeint, indem das Gutachten in der Frage das Wort commune, in der Antwort das Wort „ville“ gebraucht.

**) Jousselin II., 475 u. f., Dufour VII., 399.

***) Vergleiche Artikel 20 der ordonnance du prêvot de Paris vom 22. September 1600 und Artikel 12 des allgemeinen auf das römische Recht sich gründenden Ediktes vom Dezember 1607, abgedruckt bei Jousselin II., 475 und 476.

†) Jousselin II., 479.

††) Nach Jousselin II., 479, Dufour VII., 401, Staatraths-Entscheidung vom 14. Februar 1838 bei Ledru-Rollin Band VII., 348 und 3. Januar 1833, Ledru-Rollin IV., 574 und Cotelle III., 321.

behalt der Beschwerde bei der höheren Verwaltungsbehörde, wie das Pflaster zu unterhalten sei. Hiebei ist es Sache der Gemeindeverwaltung, zu bestimmen, ob die Eigenthümer ihrer Pflicht sich durch Zahlung einer Umlage zu entledigen haben, oder ob diese Leistung in natura zu geschehen hat. Im letzteren Falle könnte gegen lässige Eigenthümer nur auf Grund einer zu §. 366, 10 des Strafgesetzbuches zu erlassenden ortspolizeilichen Vorschrift vorgegangen werden. Polizeiurtheile, welche gegen säumige Eigenthümer erlassen worden sind, können auch gegen die Rechtsnachfolger vollzogen werden, soweit es um die darin ausgesprochene Verpflichtung zur Pflasterherstellung und nicht um den eigentlichen Strafvollzug sich handelt (siehe Nr. 100), da die Last nach Dufour VII., 403, Cotelle III., 321 und Cormenin III., 508 zudem nicht als persönliche, sondern als solche sich darstellt, die mit dem Besitze des betreffenden Grundstückes verbunden ist (charge réelle).

Ueber die Frage, ob die Pflicht der Unterhaltung des Pflasters den Angrenzern bei Nichtvorhandensein der Voraussetzungen des Staatsrathsgutachtens von 1807 durch Lokalpolizeibeschluß aufgebürdet werden könne, existirt ein Urtheil des französischen Cassationshofes vom 17. März 1868, citirt bei Proudhon II., 950, welches sich verneinend ausspricht, und wohl mit Recht, da durch ortspolizeiliche Vorschriften ein Gesetz, welches die Pflasterpflicht regelt, nicht modificirt werden kann. Die bei Stenglein (siehe oben Nr. 69) angeführten Entscheidungen des Münchener obersten Gerichtshofes, welche auf Grund des Artikel 153 des Polizeistraf-Gesetzbuches von 1861 für die Stadt München das Gegentheil aussprechen, dürften für die Pfalz, wo eben die Pflicht des Pflasterns besonders geregelt ist, nicht maßgebend sein. Auch der den Art. 153 des Polizeistrafgesetzbuches von 1861 ersetzende §. 366, Nr. 9 und 10 des Strafgesetzbuches bietet keine Anhaltspunkte zur Erlassung einer derartigen polizeilichen Vorschrift.*)

133. Was hier von der Unterhaltung und Wiederherstellung des Pflasters gesagt ist, gilt auch unter den Voraussetzungen des Staatsrathsgutachtens von 1807 von der Neuanlage, da das oft erwähnte Staatsrathsgutachten auch von »établissement« des Pflasters spricht. In diesem Sinne ist zu vergleichen Proudhon I., 481, Block Seite 1594, Nr. 127, Dufour VII., 403, und theilweise dagegen Fleurigeon voirie, Seite 344, 345 und code administr. III., 863, welcher die Neuherstellung den Angrenzern aufbürden will, wenn die letzteren neue Straßen hauptsächlich in ihrem Interesse her-

*) Siehe besonders oben Nr. 69 C b und Edel, Polizeistrafgesetzbuch 1871, Seite 165 zu Artikel 94.

stellen; nur bei Straßen von „allgemeinem Interesse" sollen die Gemeinden unbedingt zur Herstellung des Pflasters verpflichtet sein.

Wo das Gewohnheitsrecht nichts anderes bestimmt, müssen die Eigenthümer das Pflaster bis in die Mitte der Straße herstellen, respective unterhalten.

Soweit die Ortstraversen durch den Staat oder den Distrikt herzustellen sind, haben letztere unbedingt das Pflaster herzustellen und zu unterhalten,*) da die Angrenzer eventuell nach dem mehrerwähnten Staatsraths-Gutachten nur statt der Gemeinde einzutreten haben. Ist der Staat oder Distrikt z. B. nicht in der Lage, das Pflaster einer Traverse herzustellen und die Gemeinde übernimmt die Pflasterung freiwillig, so können die Angrenzer als solche nicht beigezogen werden, indem außerdem eine dem Staate obliegende Last auf dieselben übergewälzt würde. Die Entscheidung des französischen Staatsrathes vom 10. Februar 1821, citirt bei Dufour VII., 282, welche das Gegentheil festsetzt, läßt sich daher nicht rechtfertigen.

Zum Schlusse müssen wir noch anführen, daß Garnier I., Seite 344 bis 346 die Anwendbarkeit des Staatsrathsgutachtens von 1807 bestreitet und die Angrenzer unter keiner Bedingung beiziehen will. Als Grund führt er hauptsächlich an, daß dieses Gutachten kein Gesetz sei. Uebrigens ist dieses Gutachten im bulletin des lois erschienen und der Staatsrath hat dasselbe nach Dufour VII., 400 immer als rechtsverbindlich betrachtet. Zum besseren Verständnisse dieser Streitfrage über die Giltigkeit des Staatsrathsgutachtens von 1807 sei hier daran erinnert, daß in Frankreich die Frage besonders unter der Restauration sehr streitig war, ob die unter dem Kaiserreiche im bulletin des lois veröffentlichten und hie und da ohne die vorgeschriebene Mitwirkung der damaligen gesetzgebenden Faktoren zu Stande gekommenen Dekrete, Staatsrathsgutachten u. s. w. Gesetzeskraft haben. Die Frage ist jedoch heute als im bejahenden Sinne gelöst zu betrachten und mögen die näheren Nachweise besonders bei Cotelle I., Seite 25 u. f. verglichen werden.

134. Was die Zuständigkeit der verschiedenen, bei den Gemeindewegen betheiligten Behörden betrifft, so ist darüber Folgendes zu bemerken. Der Gemeinderath hat über die Herstellung und Unterhaltung der Gemeindewege Beschluß zu fassen, die Pläne und Kostenanschläge festzustellen und die erforderlichen Mittel zu bewilligen. Als technischer Beirath des Gemeinderathes in diesen Dingen ist der Bezirksbauschaffner**) zu betrachten, insoferne die Gemeinde nicht besondere technische Bautechniker hat oder an beliebige

*) Dufour VII., 281.

**) Vergleiche oben Nr. 109 und insbesondere §§. 2 bis 4 der Bauschaffner-Instruktion.

andere Sachverständige sich wendet. Die Gemeinden sind hierbei an keine höhere Genehmigung gebunden, können immer jedoch, wie schon oben bemerkt, durch die Distriktsverwaltungsbehörde zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen angehalten werden. Eine Ausnahme besteht indessen zufolge der Gesetze über die Baulinie (§. VI) für die Anlage und Veränderung von Straßen, welche nach Artikel 102 des Polizeistrafgesetzb. der Allignirung unterworfen sind, insoweit als die zur Festsetzung der Baulinie zuständige Behörde naturgemäß die Breite der betreffenden Straße festzusetzen hat. Der Gemeinderath erläßt die nach den betreffenden Gesetzen wegen der Gemeindewege zulässigen ortspolizeilichen Vorschriften und insbesondere die nach Artikel 121 des Polizeistrafgesetzbuches zulässigen Vorschriften zum Schutze der Feldwege zufolge der Bestimmung in Artikel 3 des Polizeistrafgesetzbuches nach Vernehmung der Feldgeschworenen. Ist die Gemeindeverwaltung säumig, so ist nach Artikel 121 des Polizeistrafgesetzes die Distriktsverwaltungsbehörde zur Erlassung solcher feldpolizeilichen Vorschriften befugt. Die Beschlüsse des Gemeinderathes hat der Bürgermeister zu vollziehen, resp. soweit sie technischer Natur sind, durch den Bezirksbauschaffner oder sonstige Sachverständige vollziehen zu lassen (Artikel 66 und 67 der Gemeinde-Ordnung).

Soweit nicht in den Materien des allgemeinen Theiles Vorbehalte zu Gunsten anderer Behörden bestehen (z. B. Festsetzung der Grenzen, Entscheidung über die Qualität des Weges, Baulinie u. s. w.), ist die Handhabung der Polizei über die Gemeindewege, wie die Handhabung der Ortspolizei überhaupt, nach Artikel 71 der Gemeinde-Ordnung*) Sache des Bürgermeisters und seiner Hilfs-Organe, wie Feldschützen, Polizeidiener, Gemeinde-Straßenwärter. Nicht minder liegt auch dem Bezirksbauschaffner ob (§. 11 der Instruktion), die Gemeindewege, besonders die Vizinalstraßen zu besichtigen, den Zustand derselben zu überwachen und Zuwiderhandlungen gegen die bezüglichen Strafbestimmungen zur Anzeige zu bringen.

Dem Bürgermeister als Ortspolizeibeamten steht die Befugniß zu, den Ortsstraßen Namen oder bestimmte Bezeichnungen zu geben**) und die Häuser mit Nummern zu versehen.***) Beide Maßregeln geschehen im Interesse der Gesammtgemeinde und es ist daher billig, daß diese die Kosten des Anschreibens der Nummern trägt, die Eigen-

*) Vor der neuen Gemeinde-Ordnung verhielt sich dieß ebenso (siehe besonders Proudhon II., 839).

**) Block 1597, Nr. 149, Dufour VII., 395.

***) Block Seite 1173 und ein dort erwähntes, für die Stadt Paris erlassenes Dekret vom 15 pluviose XIII, wornach die Stadt die Nummern auf ihre Kosten anschreibt, der Eigenthümer aber die Kosten der Erneuerung der Ziffern trägt.

thümer dagegen ohne Entschädigung nach Analogie der Grundsätze über gesetzliche Servituten das Anschreiben an ihre Häuser zu dulden haben.*)

§. XXII.

Von den durch Privatleute hergestellten öffentlichen Wegen.

135. Wir haben im Laufe unseres Vortrages schon öfter angedeutet (siehe insbesondere Nr. 1), daß es außer den durch die öffentlichen Corporationen in Erfüllung ihrer desfallsigen Verpflichtungen hergestellten öffentlichen Wegen auch öffentliche Wege geben könne, die durch Private hergestellt sind. Schon das französische Gesetz vom 3 vendémiaire VI, citirt bei Cotelle III., 747, spricht in Artikel 87 von einer Privatleuten zu ertheilenden Concession zur Herstellung, Verbesserung und Unterhaltung von Wegen, die nicht Staatsstraßen sind. Ferner sagt Artikel 4 des Gesetzes über Zwangsabtretung vom 17. November 1837 (Amtsblatt Seite 572), daß die Entwehrung auch in Anspruch genommen werden könne von Gesellschaften und Privaten, denen die Regierung unter Bedingungen, welche die Erreichung des Zweckes und seiner Gemeinnützigkeit sichern, die Ausführung einzelner Unternehmungen eingeräumt habe, zu welchen (wie Staats- und Distrikts-Straßen) die Entwehrung überhaupt zulässig sei. Der Artikel 22 des Zollvertrages von 1867 (Amtsblatt Seite 1349) spricht davon, daß das Chausseegeld (siehe §. XI) auch erhoben werden könne auf Straßen, welche Privaten oder Actiengesellschaften angehören. Endlich setzt das Wasserbenützungsgesetz vom 28. Mai 1852 in Artikel 70 (Amtsblatt Seite 526) voraus, daß ein bisher nicht zur Flößerei bestimmter Bach durch die Regierung oder mit ihrer Bewilligung durch Dritte zur Flößerei eingerichtet werden könne und daß mithin Private auch den in der Regel durch den Staat herzustellenden Flößerpfad (siehe §. XX) herrichten.

Beabsichtigen nun Private, Actiengesellschaften einen Weg zu erbauen, dem öffentlichen Verkehre zu eröffnen und dabei diesen Weg der Privilegien der öffentlichen Straßen theilhaftig zu machen, so haben sie mit ihrem desfallsigen Gesuche an das Staatsministerium des Innern sich zu wenden, welches dann nach Würdigung der einschlägigen Verhältnisse den Unternehmern eine Concessions-Urkunde ausfertigt. Cotelle II., Seite 618 und 619 nennt die Concession einen synallagmatischen Vertrag zwischen Staat und Unternehmer. Indessen ist es

*) Proudhon II., 716.

wohl richtiger, die Concession nicht unter die Verträge zu subsumiren, mit denen sie allerdings manche Aehnlichkeit hat. Die Concession ist vielmehr ein einseitiger Act der Staatsgewalt, ein Ausfluß des Staatshoheitsrechtes, ein Dekret, welches den Umfang des Unternehmens und die Pflichten und Rechte der Unternehmer bestimmt. Eben deßhalb, weil die Concession kein Vertrag, sondern ein Akt der Staatsgewalt ist, entscheiden über die Streitigkeiten bezüglich des Inhaltes, des Vollzuges derselben nicht die Gerichte. Es hat vielmehr in allen derartigen Streitfällen die concessionirende Verwaltungsstelle zu entscheiden.*)

Die Concessions-Urkunde hat zu enthalten die Bezeichnung der Klasse, welcher die Straße angehören soll (ob zum großen oder kleinen Straßenwesen gehörig);**) ferner ist erforderlich ein Vorbehalt der Genehmigung der Richtungs- und Bau-Pläne, eine Bestimmung, wornach dem Publikum ohne Erhebung von Gebühren oder gegen Zahlung des nach den Zollverträgen zu bemessenden Chausseegeldes die Benützung der Straße immer frei stehen muß. Auch wird eine Bestimmung nach der Richtung erforderlich sein, daß der Weg immer gut unterhalten und ohne Zustimmung der Regierung nicht wesentlich verändert oder aufgehoben werden darf. Selbstverständlich sind noch weitere Bedingungen für derartige Concessions-Urkunden denkbar. Aehnlich wird die Concession lauten müssen, wenn einem bereits erbauten Wege auf Antrag des Privateigenthümers die Qualität einer öffentlichen Straße beigelegt werden will. Die in der Concessions-Urkunde liegende staatliche Anerkennung hat die Wirkung, daß der Weg in allen Beziehungen als öffentlicher zu betrachten ist. Ueber die Concessionirung der wichtigsten Klasse der öffentlichen von Privaten hergestellten Wege, der Privat-Eisenbahnen, ist unten besonders zu handeln.

136. Ist nach dem soeben Bemerkten nöthig, daß der Private, welcher eine Straße als *öffentliche* herstellen will, die Ermächtigung der Staatsregierung einholt, so steht es demselben anderseits vollkommen frei, auf seinem Eigenthume Wege herzustellen und dieselben gegen Fremde abzuschließen oder durch Fremde unter beliebigen Bedingungen, wie anderes ihm gehörige Privateigenthum benützen zu lassen. Die Bestimmungen, welche die öffentlichen Wege betreffen, sind auf diese Wege in keiner Weise anwendbar; es ist jedoch zu bemerken, daß nach §. 368, Nr. 9 des Straf-Gesetzbuches derjenige straffällig ist, welcher

---

*) Siehe Cotelle II., 633 und 656, woselbst auch Entscheidungen des Staatsrathes in speciellen Concessionsfällen angeführt sind.

**) So hat z. B. ein Dekret vom 22. Februar 1813 zwei durch Privatgesellschaften ausgeführte Kanäle in die Klasse der Staatsstraßen gesetzt (Cotelle III., 652 und 653).

auf einem durch Warnungszeichen geschlossenen Privatwege geht, fährt, reitet oder Vieh treibt.

Insbesondere steht es den Privaten zu, auf ihrem Eigenthume in Städten beliebige straßenähnliche Anlagen zu machen, Häuserreihen zu errichten, Plätze zwischen denselben herzustellen und dieselben wie anderes Privateigenthum gegen die Straße abzuschließen. Wenn diese besonders für größere Städte, industrielle Bezirke wichtige Frage in Frankreich anders entschieden wird,*) so liegt der Grund darin, daß dort noch ältere, bei uns durch Einführungsgesetz zu den Strafgesetzbüchern von 1861 beseitigte Bestimmungen bestehen und zur Anwendung kommen. Der Artikel 52 des Gesetzes vom 16. September 1807, welcher für die Eröffnung neuer Straßen in Städten die Festsetzung des Alignement verlangt, ist auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar, da Artikel 102 des Polizeistrafgesetzb. für die Anwendung der Gesetzesbestimmungen über die Baulinie ausdrücklich eine öffentliche Straße verlangt. (Siehe Nr. 40 und 41 oben.)

§. XXIII.

Von den Genossenschaftsstraßen des Gesetzes vom 16. September 1807.

Gesetze.

1. Gesetz vom 16. September 1807.

Art. 38. Lorsqu'il y aura lieu, d'ouvrir ou de perfectionner une route ou des moyens de navigation, dont l'objet sera d'exploiter avec économie des forêts ou bois, des mines ou minières ou de leur fournir un débouché, toutes les propriétés de cette espèce générales, communales ou privées, qui devront en profiter, seront appelées à contribuer pour la totalité de la dépense dans les proportions variées des avantages, qu'elles devront en recueillir. Le gouvernement pourra néanmoins accorder sur les fonds publics les secours qu'il croira nécessaires.

Art. 39. Les propriétaires se libéreront dans les formes énoncées aux articles 21, 22 et 23 de la présente loi (abgedruckt oben §. XIII).

Art. 40. Les formes d'estimation et l'intervention de la commission organisée par la présente loi seront appliquées à l'exécution des deux précédens articles. (S. die betr. Bestimmungen oben §. XIII.)

Art 26. A compter de la reception des travaux l'entretien et la garde sont à la charge des propriétaires tant anciens que nouveaux. Les syndics déjà nommés, auxquels le préfet pourra en adjoindre deux ou quatre pris parmi les nouveaux propriétaires proposeront au préfet des règlemens d'administration publique qui fixeront le genre et l'étendue des contributions nécessaires

*) Vergleiche die interessanten Ausführungen und Staatsraths-Entscheidungen bei Dufour VII., Seite 405, sowie auch Jousselin II., 446.

pour subvenir aux dépenses. La commission donnera son avis sur ces projets de règlement, et en les adressant au ministre proposera aussi la création d'une administration composée de propriétaires, qui devra faire exécuter les travaux; il sera statué sur le tout en conseil d'état.

Art. 27. La conservation des travaux de dessèchement, celle des digues contre les torrens ..... est commise à l'administration publique. Toutes réparations et dommages seront poursuivis ..... comme pour les objets de grande voirie ....

2. Bergwerks=Gesetz vom 20. März 1869:

Art. 1. Das Eigenthumsrecht an Grund und Boden erstreckt sich nicht auf die nachstehend bezeichneten Mineralien; deren Aufsuchen und Gewinnung ist unter Einhaltung der Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes einem Jeden gestattet. Diese Mineralien sind: Gold mit Ausnahme des Waschgoldes, Silber, Quecksilber, Eisen, Blei, Kupfer, Zinn, Zink, Kobalt, Nickel, Arsenik, Mangan, Antimon und Schwefel, gediegen und als Erze; Alaun= und Vitriolerze; Stein= und Braun=Kohle; Steinsalz nebst den mit demselben auf der nämlichen Lagerstätte vorkommenden Salzen und die Soolquellen.

137. Eine besondere Art der eine öffentliche Eigenschaft erlangenden Privatwege hat das Gesetz vom 16. September 1807 in Titel VIII unter der Ueberschrift »des travaux de route et de navigation relatifs à l'exploitation des forêts et minières« vorgesehen. Handelt es sich nämlich darum, eine Land= oder Wasserstraße neu herzustellen oder zu vervollkommnen, deren Zweck darin besteht, Waldungen und Gehölze rationell zu bewirthschaften oder Bergwerke zu betreiben oder für dieselben geeignete Abfuhrwege herzustellen, so ist alles Eigenthum dieser Art, gehöre es dem Staate, Corporationen oder Gemeinden, zu den Gesammtkosten der Herstellung beizuziehen nach Verhältniß der Vortheile, die der Eigenthümer zieht. Die Voraussetzungen der Anwendung dieser Gesetzesbestimmungen sind klar und einfach. Es handelt sich vor Allem nur um Wege, die als Bewirthschaftungswege gelten, oder um Wege, die als Abfuhrwege auf bereits bestehende öffentliche Wege dienen sollen; es handelt sich sowohl um Landwege, als um Wasserwege, z. B. Floßbarmachung von Bächen, Herstellung von Schifffahrts=Canälen. Da für die Herstellung solcher Wege nicht an und für sich das Privilegium der Zwangsentäußerung*) gegeben ist, so ist in jedem einzelnen Falle nach Maßgabe des Gesetzes über Zwangsentäußerung, sowie nach Maßgabe der Gesetze über Wasserbenützung die Zulässigkeit zu untersuchen. Hiernach ist die Zwangsabtretung nicht zulässig bei Herstellung von Landwegen oder künstlichen Kanälen, wohl aber bei Schiffbarmachung von Flüssen und bei Floßbarmachung von Bächen nach dem Gesetze vom 17. No-

---

*) Wir haben hier eine Zwangsabtretung im Auge, die gegen dritte Nichtgenossenschaftsmitglieder ins Werk zu setzen ist.

vember 1837, Artikel I, Nr. 9 verbis „öffentlichen Kanälen" und nach Artikel 3 und 5 und 70 des Wasserbenützungs-Gesetzes vom 28. Mai 1852.

Was die Objecte betrifft, zu deren Gunsten die fraglichen Genossenschaftswege hergestellt werden, so sind dieß Waldungen und Bergwerke im Sinne des Artikel 1 des Bergwerks-Gesetzes vom 20. März 1869, dessen Artikel 240 das französische Bergwerks-Gesetz vom 21. April 1810 mit seiner in Artikel 2 und 3 enthaltenen Definition von mines und minières außer Kraft gesetzt hat. Die für Anwendung des Gesetzes von 1807 erforderliche Größe der Bergwerke und Waldungen hat das Gesetz dem Ermessen der Verwaltung überlassen; indessen muß es sich wohl um bedeutendere Complexe handeln. Es ist gleichgültig, ob das Eigenthum dem Staate, Corporationen, Gemeinden oder Privaten gehört; auch besteht kein Zweifel nach dem ganzen Geiste des Gesetzes vom 16. September 1807 und angesichts der Worte des Artikel 38 »sont appelées à contribuer«, daß widerstrebende, aber bei der Anlage interessirte Eigenthümer zur Theilnahme an der Herstellung der fraglichen Wege gezwungen werden können.

138. Nach Artikel 39 und 40 des Gesetzes von 1807 haben bei Ausführung solcher Genossenschaftsstraßen die Bestimmungen des Gesetzes von 1807 in Anwendung zu kommen, welche wir bereits oben in §. XIII bei Besprechung der besonderen Beiträge der Grundbesitzer zu den Kosten der öffentlichen Wege kennen gelernt haben. Hiernach wird wohl auch im vorliegenden Falle das Verfahren in der Art eingeleitet, daß die für Herstellung der fraglichen Straßen interessirten Eigenthümer bei dem Staatsministerium des Innern unter Angabe der Waldungen oder Bergwerke und unter Vorlage von Plänen und Kostenanschlägen darum nachsuchen, es möge die Ausführung genehmigt und es mögen die Eigenthümer ermächtigt werden, nach Maßgabe des Gesetzes von 1807 weiter vorzugehen. Sobald das Gesuch als formell zulässig erkannt ist, wird das k. Dekret erlassen, in welchem zugleich auch die Mitglieder der Spezialcommission zu ernennen und die Anzahl der die Grundeigenthümer vertretenden Ausschuß-Mitglieder zu bestimmen sind und dann nimmt das Verfahren den Fortgang in der Weise, wie dies bereits oben unter Nr. 73 u. f. geschildert worden ist. Es versteht sich von selbst, daß nicht überall von wörtlicher Anwendung des geschilderten Verfahrens die Rede sein kann und daß die Ermittlung der Beitragspflicht der einzelnen Objekte durch Abschätzung und Berechnung der Vortheile, welche denselben durch die Arbeiten zugehen, im vorliegenden Falle den Zweck des ganzen Verfahrens bildet.

Die Ausführung des Unternehmens hat durch die Ausschuß-Mitglieder (syndics nach Artikel 7 des Gesetzes) zu geschehen oder

wenigstens unter deren Verantwortlichkeit und Aufsicht. Sind die Arbeiten vollendet, so ist nach Analogie des Gesetzes von 1807 bezüglich der weiteren Unterhaltung derselben nach Anhörung der Ausschuß-Mitglieder und der Spezialcommission durch Regierungsbeschluß Bestimmung zu treffen. Durch diesen Beschluß ist vor Allem aus der Mitte der betheiligten Eigenthümer ein Verwaltungs-Ausschuß zu ernennen, der die Voranschläge macht, die Unterhaltungs-Arbeiten überwacht und ausführen läßt und die nöthigen Arbeiter, Straßenwärter aufstellt. Ferner ist durch Regierungsbeschluß zu bestimmen, wie die Umlagen zu erheben und zu verrechnen sind, wer die Rechnung zu stellen oder dieselbe endgültig zu bescheiden hat u. s. w.

Nach Analogie des Artikel 27 haben die Verwaltungsbehörden, d. h. zunächst die Bezirksämter und die Kreisregierung das Recht der Oberaufsicht über die Genossenschaftswege, als unter Mitwirkung der öffentlichen Gewalt entstandene Wege und nach Analogie desselben Gesetzes-Artikels sind die fraglichen Wege in Bezug auf die Straßenpolizei dem großen Straßenwesen einzureihen.

§. XXIV.

Von den Eisenbahnen.

Gesetze und Verordnungen.

1. Fundamental-Bestimmungen für sämmtliche Eisenbahn-Statuten in Bayern vom 28. September 1836 (Amtsblatt S. 557), vielfach ersetzt durch die unter Nr. 2 aufgeführte Verordnung, durch das Gewerbegesetz und durch die Bestimmungen über Actiengesellschaften.
2. Königliche Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend (Amtsblatt Seite 285).

Nach der k. Verordnung vom 1. Dezember 1871, die Formation der k. Staatsministerien betreffend (Amtsblatt Seite 1957) ist nunmehr das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern statt des früheren Handelsministeriums in vorliegender Materie zuständig.

3. Gesetz, das Gewerbswesen betreffend, vom 30. Januar 1868 (Amtsblatt Seite 269).

Artikel 8. Nur auf den Grund einer Concession dürfen betrieben werden:

1. Privat-Eisenbahn- . . . . Unternehmungen.

Artikel 10. Ob und unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen die Errichtung von Filialgewerben oder ein vorübergehender Gewerbsbetrieb ohne Concession Platz greifen kann, bleibt dem Ermessen der zuständigen Behörde überlassen.

Artikel 11. Jede Concession ist persönlich. An Corporationen, Actiengesellschaften, Commanditgesellschaften auf Actien und

andere Erwerbsgesellschaften findet die Concessionsverleihung nur auf eine bestimmte Reihe von Jahren statt . . . . .

Stellvertreter oder Pächter müssen die für den selbstständigen Betrieb des betreffenden Gewerbes nöthigen Eigenschaften haben und der Behörde, welcher die Concessionsverleihung zusteht, zur Genehmigung angezeigt werden.

Diese Behörde hat auch zu bestimmen, in wie ferne bei einem persönlichen Gewerbe Stellvertretung oder Verpachtung zulässig ist.

Artikel 12. Die Concession erlischt:

1. wenn innerhalb eines Jahres nach der Ertheilung oder nach dem in der Concessions-Urkunde für die Ausführung etwa bestimmten späteren Zeitpunkte die Ausübung nicht begonnen oder eine Fristverlängerung nicht ausgewirkt worden ist, oder wenn der Betrieb länger als zwei Jahre eingestellt wird;
2. durch Ablauf der Zeit, für welche sie ertheilt worden ist (Artikel 11, Absatz 2);
3. durch Verzicht;
4. durch Auflösung der Gesellschaft, ...

Die Concession kann auf bestimmte Zeit eingestellt oder ganz zurückgezogen werden:

1. wenn die Unrichtigkeit der Angaben, auf deren Grund hin die Concession ertheilt worden ist, dargethan wird.
2. im Falle des Artikel 8, Ziffer 1 . . . ., wenn der Inhaber den Concessionsbedingungen ganz oder theilweise nicht nachgekommen und deßhalb wiederholt amtlich verwarnt worden ist;
3. in den Fällen des Artikel 29.

Artikel 28. Zuwiderhandlungen gegen dieses Gesetz und gegen die auf Grund desselben erlassenen Verordnungen, ober- und ortspolizeilichen Vorschriften werden, soweit nicht in den Strafgesetzen bereits maßgebende Bestimmungen enthalten sind, als Polizeiübertretungen an Geld bis zu 50 fl. und im Rückfalle bis 100 fl. bestraft.

Artikel 29 (jetzt ersetzt durch Artikel 11 des Gesetzes über Einführung des Reichsstrafgesetzbuchs, welcher lautet wie folgt):

Wird eines der in Artikel 8 benannten Gewerbe zu einer Handlung mißbraucht, welche als Verbrechen oder Vergehen strafbar ist, und wird der Gewerbtreibende deßhalb zu einer Verbrechens- oder Vergehens-Strafe verurtheilt, so ist die zuständige Gewerbspolizeibehörde innerhalb dreier Monate nach eingetretener Rechtskraft des Strafurtheils berechtigt, dem Verurtheilten den selbstständigen Gewerbsbetrieb auf die Dauer von höchstens drei Jahren zu untersagen.

Artikel 30. Die Zuständigkeit und das Verfahren bei Ertheilung, Einziehung und zeitweiliger Einstellung gewerblicher Concessionen wird vorbehaltlich der Bestimmungen des folgenden Artikels durch Verordnungen festgesetzt, die sich auch auf den Umfang des betreffenden Gewerbes und die mit demselben verbundenen Rechte und Verpflichtungen zu erstrecken haben. (Als solche Verordnungen sind wohl zu betrachten die unter Nr. 1 und 2 oben berührten Bestimmungen.)

Artikel 31. Gegen Beschlüsse der ersten Instanz in Gewerbspolizeisachen können die Betheiligten bei der nächst höheren Verwal-

tungsstelle Beschwerde führen, vorbehaltlich dessen, was das Gesetz über Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofes bestimmte.

Die Beschwerden sind binnen einer vierzehntägigen Frist bei der ersten Instanz schriftlich einzureichen oder zu Protokoll zu geben.

Alle . . . . bei den Kreisverwaltungsstellen zu erlassenden Beschlüsse sind auf Grund collegialer Berathung zu fassen.

Artikel 32. Das gegenwärtige Gesetz findet keine Anwendung auf

4. Gewerbs-Unternehmungen, die als Staats-Anstalten betrieben werden.

4. Strafgesetzbuch.

§. 90. Lebenslängliche Zuchthausstrafe trifft einen Deutschen, welcher vorsätzlich während eines gegen das deutsche Reich ausgebrochenen Krieges . . . . . . Brücken und Eisenbahnen zum Vortheile des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Festungshaft nicht unter 5 Jahren ein.

Neben der Festungshaft kann auf Verlust der bekleideten öffentlichen Aemter sowie der aus öffentlichen Wahlen hervorgegangenen Rechte erkannt werden.

§. 315. Wer vorsätzlich Eisenbahn-Anlagen, Beförderungsmitte oder sonstiges Zubehör derselben dergestalt beschädigt oder au der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, daß dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bestraft.

Ist durch die Handlung eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter 5 Jahren, und wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.

§. 316. Wer fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf der Eisenbahn in Gefahr gesetzt, wird mit Gefängniß bis zu einem Jahre und wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängniß von einem Monat bis zu 3 Jahren bestraft.

Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.

§. 319. Wird einer der im §. 316 . . . . erwähnten Angestellten wegen einer der daselbst bezeichneten Handlungen verurtheilt, so kann derselbe zugleich für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahn . . . . . Dienste oder in bestimmten Zweigen dieses Dienstes erklärt werden.

§. 320. Die Vorsteher einer Eisenbahn-Gesellschaft . . . ., welche nicht sofort nach Mittheilung des rechtskräftigen Erkenntnisses die Entfernung des Verurtheilten bewirken, werden mit Geldstrafe bis zu 100 Thalern oder mit Gefängniß bis zu 3 Monaten bestraft.

Gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher für unfähig zum Eisenbahn- . . . Dienste erklärt worden ist, wenn er sich nachher bei einer Eisenbahn . . . . . wieder anstellen läßt, sowie diejenigen, welche ihn wieder angestellt haben, obgleich ihnen die erfolgte Unfähigkeitserklärung bekannt war.

§. 325. Neben der nach den Vorschriften der §§. 315 . . . . erkannten Zuchthausstrafe kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden.

5. Polizeistrafgesetzbuch.

Artikel 44. An Geld bis zu zwanzig Thalern oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen wird bestraft, wer außer den Fällen des §. 366, Ziffer 10 des Strafgesetzbuches für das deutsche Reich den besonders bekannt gemachten polizeilichen Anordnungen zur Aufrechthaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit bei . . . . Eisenbahnbauten . . . . zuwiderhandelt.

Die in Absatz I bezeichneten Anordnungen werden durch ober- oder distriktspolizeiliche Vorschrift, in dringenden Fällen durch Verfügung der Distrikts- oder Ortspolizeibehörde erlassen.

Artikel 88. An Geld bis zu 20 Thalern oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird gestraft, wer den oberpolizeilichen Vorschriften über Schutz der Eisenbahnen und des Bahnbetriebes zuwiderhandelt.

Uebertretungen der oberpolizeilichen Vorschriften über Aufrechterhaltung der Ordnung auf der Bahn, in den Bahnhöfen . . . . unterliegen einer Geldstrafe bis zu 10 Thalern.

(Zu Artikel 88 bestehen zwei ministerielle oberpolizeiliche Vorschriften, den Schutz und die Aufrechthaltung der Ordnung des Eisenbahnbetriebes betreffend vom 8. März 1863 (Amtsblatt Seite 277) und vom 25. Dezember 1871 (Amtsblatt 1872, Seite 38.)

6. Gesetz über öffentliche Armen- und Kranken-Pflege vom 29. April 1869 (Amtsblatt Seite 989).

Artikel 21. Unternehmer von bedeutenden industriellen oder gewerblichen Anlagen, welche gleichzeitig eine große Arbeiterzahl beschäftigen, können auf Antrag des Armenpflegschaftsrathes durch die Gemeindeverwaltung verpflichtet werden, ihren Arbeitern die nöthige Krankenhilfe nach Artikel 11 selbst zu gewähren.

Solche Unternehmer sind dann befugt, zu diesem Zwecke eine Krankenunterstützungscasse zu gründen und für dieselbe Beiträge von ihren Arbeitern einzuheben.

So lange die Unternehmer ihrer Unterstützungspflicht nachkommen, sind ihre Arbeiter von der Verbindlichkeit, die in Artikel 20 erwähnten Beiträge zu leisten, befreit.

Verordnungsmäßige Bestimmungen*) über Unterbringung und Verpflegung verunglückter oder erkrankter Eisenbahn-Arbeiter bleiben vorbehalten. Die einer Gemeinde in Folge dessen etwa erwachsenden Kosten hat die betreffende Eisenbahn-Unternehmung voll zu ersetzen.

7. Reichsverfassung.

Artikel 4. Der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen die nachstehenden Angelegenheiten.

8. Das Eisenbahnwesen in Bayern vorbehaltlich der Bestimmung in Artikel 46 . . . .

Artikel 41. Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehres für nothwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes

*) Eine solche Bestimmung ist für concessionirte Bahnen in §. 10, Ziffer 3 der unter Nr. 2 erwähnten k. Verordnung enthalten.

auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des Reiches angelegt oder von Privatunternehmern zur Ausführung konzessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden.

Jede bestehende Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluß neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen.

Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahn-Unternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder Konkurrenzbahnen einräumen, werden unbeschadet bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich hierdurch aufgehoben. Ein solches Widerspruchsrecht kann auch in den künftig zu ertheilenden Concessionen nicht weiter verliehen werden.

Artikel 46. . . . . . . Dem Reiche steht . . . . Bayern gegenüber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesvertheidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen.

Artikel 47. Den Anforderungen der Behörden des Reichs in Betreff der Benützung der Eisenbahnen zum Zwecke der Vertheidigung Deutschlands haben sämmtliche Eisenbahnverwaltungen unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern.

139. Ihrer großen Verkehrs-Wichtigkeit wegen sind die Eisenbahnen jetzt die vornehmsten öffentlichen Straßen, die eigentlichen modernen viae consulares, viae praetoriae, die eigentlichen internationalen Land- und Heer-Straßen. Es ist eine Beleuchtung der Eisenbahnen von verschiedenen Standpunkten aus zulässig; gleichwohl werden wir hier unserer Aufgabe gemäß dieselben nur in ihrer Eigenschaft als öffentliche Wege besprechen und von allen anderen Gesichtspunkten absehen.

Die Eisenbahnen, indem sie dem allgemeinen Verkehre dienen, sind öffentliche Straßen, wie denn auch selbst von den durch Private hergestellten und betriebenen Bahnen ein bei Cotelle III., 155 und 156 abgedrucktes Urtheil des Pariser Cassationshofes sagt, daß sie betrachtet werden müssen comme propriété publique, comme étant un sol consacré pour toujours à un but d'utilité générale.

Weil die Eisenbahnen den bedeutendsten Verkehr in sich aufgenommen haben, gehören sie in die Klasse der großen Straßen, wie dieß auch ausdrücklich in §. 1, Abtheilung II der jetzt veralteten (siehe Nr. 142) oberpolizeilichen Vorschriften der pfälzischen Kreisregierung von 1847 gesagt und auch bei Serrigny comp. II., 336 anerkannt ist. Alle Regeln bezüglich der öffentlichen, insbesondere der großen Straßen (grande voirie), wie wir dieselben im allgemeinen Theile kennen gelernt haben, sind mithin auf die Eisenbahnen anwendbar. So hat auch der Münchener Staatsrath z. B. bezüglich der Ausgrabung der Grundstücke (oben Nr. 28) entschieden.

Die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen werden entweder durch den Staat ohne weitere als die bei Herstellung gewöhnlicher Staatsstraßen maßgebenden Förmlichkeiten*) oder unter den Voraussetzungen des Artikel 41 der Reichsverfassung durch das Reich hergestellt und sind dann eigentliche Staats- oder Reichs-Bahnen; oder sie werden durch Private, durch Corporationen, durch Actiengesellschaften erbaut. Wir haben oben in §. XII gesehen, daß gewöhnliche Privatwege zu öffentlichen werden können, indem die Staatsgewalt dieselben als solche anerkennt oder vor ihrer Herstellung die Concession zur Erbauung ertheilt, daß aber außerdem Jedermann Wege nach Belieben erbauen und als Privatwege dem Publikum unter beliebigen Bedingungen öffnen oder ganz versperren kann. Bei Eisenbahnen, welche Private herstellen, geht der Gesetzgeber aber weiter. Es darf, wie wir nachher zeigen werden, ein Privatmann, eine Corporation in der Regel ohne Erlaubniß überhaupt eine Eisenbahn nicht erbauen und nicht betreiben, wenn die Bahn auch bloß privaten Zwecken dient.

140. Soll durch Private, Actiengesellschaften, Corporationen, öffentlich-rechtliche wie Gemeinden oder privatrechtliche eine zur öffentlichen Benützung bestimmte Eisenbahn erbaut werden, so hat sich der Unternehmer vor Allem an das k. Staatsministerium des Aeußern zu wenden, welches ihm die Erlaubniß ertheilt, gegen Entschädigung der Grundeigenthümer das Terrain zu begehen und die nöthigen Vermessungs- und Nivellirungs-Arbeiten vorzunehmen. (Projektirungs-Concession §. 2 bis 4 der k. Verordnung vom 20. Juni 1855.) Bei Bahnen, welche in den Fällen des Artikel 41 der Reichsverfassung das Reich für nothwendig erklärt, entscheidet wohl über die Ertheilung der Concession überhaupt das betreffende Reichsgesetz.**)

Nach Vollendung der Projektirungs-Arbeiten hat sodann der Unternehmer ein neues Gesuch um Bewilligung zum Baue und zum Betriebe der Eisenbahn nach §. 5 der k. Verordnung von 1855 einzureichen, worüber wieder das Staatsministerium des Aeußern nach Einholung der Entscheidung Sr. Majestät des Königs erkennt, indem es zugleich nach Maßgabe der §§. 6 bis 11 der k. Verordnung von 1855 und der Artikel 8, 11 und 30 des Gewerbegesetzes die Concessionsbedingungen festsetzt. Hiebei ist jedoch zu bemerken, daß die Bestimmungen des §. 9, Nr. 1 der k. Verordnung von 1855 jetzt modificirt sind durch Artikel 41, Absatz 2 und 3 der Reichsverfassung; auch können nach Umständen später weitere Modificationen bereits ertheilter Concessions-Urkunden eintreten bei Eisenbahnen, die

*) Siehe Gewerbegesetz, Artikel 32, Nr. 4.
**) Vgl. Riedel, Reichsverfassung, S. 126.

zur Landesvertheidigung wichtig sind, da Artikel 46, Absatz 3 der Reichsverfassung die Schaffung einheitlicher Normen für Konstruktion und Ausrüstung solcher Bahnen (auch schon bestehender) im Wege der Gesetzgebung zuläßt. Die Bestimmung des §. 10, Nr. 9 der k. Verordnung von 1855 ist wohl als durch Artikel 47 der Reichsverfassung ersetzt zu betrachten. Zu §. 10, 2 der k. Verordnung ist noch der oben abgedruckte Artikel 21 des Gesetzes über öffentliche Armen- und Kranken-Pflege hervorzuheben mit dem Bemerken, daß dieser Artikel auch bei Eisenbahnbauten anwendbar ist, die der Staat vornimmt.*) Die Concession erlischt außer in den Fällen der §§. 12 und 13 der k. Verordnung von 1855 auch in den Fällen, welche Artikel 12 des Gewerbegesetzes noch neben den Fällen der gedachten §§. 12 und 13 aufzählt. Der letztere Paragraph ist mit Hilfe des Art. 12, Abs. 3, Nr. 2 des Gewerbegesetzes auszulegen.

Nach §. 14 der k. Verordnung entscheiden über Streitigkeiten bezüglich des Inhaltes der Concessionsurkunde die Verwaltungsbehörden (s. oben Nr. 135), d. h. wohl das Staatsministerium des Aeußern unter Vorbehalt der Berufung an den k. Staatsrath und zwar innerhalb 14 Tagen in Anwendung des Art. 31 des Gewerbegesetzes.

Da das Gewerbegesetz keinen Unterschied macht und da Art. XVIII der Fundamental-Bestimmungen sich sogar positiv ausspricht, so ist es gleichgültig, ob es sich um eine Eisenbahn handelt, die durch Zugthiere oder durch Dampfmaschinen betrieben wird.

Behufs Aufrechthaltung der Ruhe und Ordnung bei Eisenbahnbauten hat der oben abgedruckte Artikel 44 des Polizeistrafgesetzbuches den Behörden die nöthigen Mittel in die Hand gegeben.

141. Soll durch Private, Actiengesellschaften oder Corporationen eine Eisenbahn lediglich zum Privatgebrauche erbaut und betrieben werden, so ist eine solche Bahn nicht als öffentliche Straße, sondern als Privatweg zu betrachten. Nach Art. 8 des Gewerbegesetzes und §. 15 der k. Verordnung von 1855 bedarf aber auch für den Bau und Betrieb einer solchen Privatbahn im engsten Sinne der Unternehmer einer Concession, die durch die k. Kreisregierung ertheilt wird. Wegen des Erlöschens einer solchen Concession gibt der Art. 12 des Gewerbegesetzes die nöthigen Anhaltspunkte. Streitigkeiten bezüglich des Inhalts der Concession entscheidet die Kreisregierung unter Vorbehalt der Berufung an das Staatsministerium des Aeußern und zwar auf Grund des §. 15, Abs. 5 der k. Verordnung von 1855 in Verbindung mit Art. 30 und 31 des Gewerbegesetzes. Wenn endlich Abs. 6 des §. 15 der k. Verordnung von 1855 Eisenbahnen zum Privatgebrauche, welche öffentliche Wege nicht berühren und nicht durch

*) Riedel, Polizeistrafgesetzbuch, S. 108, Nr. 3.

Pferde oder Locomotive betrieben werden, von der Concessionspflicht entbindet, so ist diese Bestimmung als durch Art. 30 des Gewerbegesetzes beibehalten zu betrachten, woselbst gesagt ist, daß durch Verordnungen der Umfang des betreffenden Gewerbes bestimmt werden kann. Als eine solche Verordnung zum Vollzuge des Gewerbegesetzes ist aber die k. Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, wie schon oben erwähnt, zu betrachten.

142. Eigenthümer der Privatbahn ist selbstverständlich der Private. Derselbe hat den ganzen Betrieb zu leiten, für Herstellung und Unterhaltung der Eisenbahn zu sorgen und nimmt insbesondere der Staatsregierung gegenüber nicht die Stelle eines Unternehmers, sondern die eines einfachen Concessionärs ein.*) Hieraus folgt besonders, daß der Staat, das k. Aerar, für den Bau und den Betrieb der Bahn in keiner Weise civilrechtlich verantwortlich gemacht werden kann.**) Nach §. 10, Nr. 5 der k. Verordnung von 1855 sind die von dem Bahneigenthümer angestellten Betriebs- und Aufsichts-Beamten der k. Regierung, Kammer des Innern, zur Bestätigung anzuzeigen und in Folge dieser Bestätigung und nach vorgängiger Verpflichtung bei der Distriktspolizeibehörde***) haben die betreffenden Personen die Rechte und Pflichten gerichtlicher Hilfspolizeibeamten.†) Die Bestätigung kann bei Mißverhalten zurückgezogen werden und hat dann die Verwendung des Bediensteten aufzuhören. Nach §. 319 und 320 des Strafgesetzbuches insbesondere müssen Eisenbahnbedienstete, welche durch strafgerichtliches Urtheil für unfähig zur Beschäftigung im Eisenbahndienste erklärt worden sind, sofort aus dem Dienste entfernt und dürfen bei Strafe nicht mehr verwendet werden.

Die Eisenbahnen stehen unter dem allgemeinen Schutze der zu Gunsten der öffentlichen Straßen erlassenen Strafgesetze und unter dem besonderen Schutze, den ihnen einerseits die oben abgedruckten Artikel des Strafgesetzbuches, anderseits der Artikel 88 des Polizeistrafgesetzbuches und die oberpolizeilichen Vorschriften vom 8. März 1863 und 1. Januar 1872 gewähren. Die bereits oben erwähnte oberpolizeiliche Vorschrift der pfälzischen Kreisregierung vom 26. März 1847 (Amtsblatt Seite 172) ist schon durch Artikel 152 des Polizeistrafgesetzes von 1861 und durch die gedachte oberpolizeiliche Vorschrift des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten von 1863 ersetzt oder aufgehoben worden. Die Verwaltung der pfälzischen Bahnen hat indessen in der Betriebs-Ordnung für diese Bahnen von

*) Siehe oben Nr. 135.

**) Siehe Nr. 89 oben.

***) Siehe Artikel 5 der k. Verordnung von 1855 in Verbindung mit Artikel 2 des Gesetzes vom 29 floréal X.

†) Vergleiche wegen der Protokolle u. s. w. oben Nr. 107.

1870 (Baur'sche Buchdruckerei) die oberpolizeilichen Vorschriften von 1847 zum Abdrucke gebracht und hält dieselben demnach noch für gültig, indessen mit Unrecht, da die oberpolizeilichen Vorschriften von 1863 und 1872 denen von 1847 nach dem klaren Wortlaute des Artikel 10 des Polizeistrafgesetzbuches vorgehen. Dagegen dürfte es keinem Zweifel unterliegen, daß die im Kreisamtsblatte von 1847, Seite 168 abgedruckten, mit Abtheilung 1 bezeichneten „polizeilichen Vorschriften" der Kreisregierung für die Eisenbahn-Gesellschaft, die Verwaltung, die Angestellten u. s. w. noch in Kraft sind, da deren Inhalt eigentlich einen Theil der Betriebs-Concession bildet.

Außer den genannten Bestimmungen besteht für sämmtliche deutsche Eisenbahnen ein Betriebsreglement, publizirt im Amtsblatte von 1872, Nr. 5, welches die Normativbestimmungen für die Beförderung von Personen und Gütern enthält. Zusatzbestimmungen zu diesem Reglement, welche im innern Verkehre der pfälzischen Bahnen zur Anwendung kommen, hat das Amtsblatt von 1872, Seite 813 veröffentlicht.

Zum Schlusse mögen noch folgende Erkenntnisse des Cassationshofes in München zu Artikel 88 des Polizeistrafgesetzes (Artikel 152 des älteren Polizeistrafgesetzbuches), resp. zu der oberpolizeilichen Vorschrift vom 8. März 1863 hier Platz finden:

a. Erkenntniß vom 1. August 1864, Stenglein IV., 26.

Wenn oberpolizeiliche Vorschriften zur Aufrechterhaltung der Ordnung auf der Eisenbahn und den Bahnhöfen zu ihrer Anwendung im Einzelnen besondere im Ermessen der Vollzugsbehörde liegende Anordnungen voraussetzen, so stehen auch diese unter dem Schutze der oberpolizeilichen Vorschriften.

b. Erkenntniß vom 30. Oktober 1867, Stenglein VII., 123.

Das Betreten der Eisenbahnwartsäle ohne Lösung einer Fahrkarte ist dann nicht strafbar, wenn die Wartesäle zugleich als Restauration mit allgemeinem Zutritt benützt werden, selbst wenn Eisenbahnbedienstete einzelnen Personen das Betreten untersagt haben.

c. Erkenntniß vom 27. Februar 1869, Stenglein VIII., 233.

Das Mitnehmen von Hunden in Eisenbahnwägen ist strafbar, gleichviel ob dadurch und bei der Art des Mitnehmens eine Belästigung der Mitreisenden entsteht oder nicht.

Ueber die Eisenbahnen überhaupt ist zu vergleichen das bereits angeführte Werk von Jäger, insbesondere Seite 8, 10, 13, 20, 57 und die dort angeführte Literatur.

Alphabetisches Inhalts-Verzeichniß.

(Die Ziffern bedeuten die Seiten.)

A.

B.

C.

D.

E.

F.

G.